

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

COMPTE RENDU INTEGRAL — 3^e SEANCE

Séance du Vendredi 5 Octobre 1984.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ETIENNE DAILLY

1. — Procès-verbal (p. 2539).
2. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 2539).
3. — Retrait d'une question orale avec débat (p. 2540).
4. — Industrie automobile. — Discussion de questions orales avec débat (p. 2540).

MM. Louis Souvet, Michel Maurice-Bokanowski, Pierre-Christian Taittinger, Pierre Vallon, Guy Schmaus, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Edith Cresson, ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur.

Clôture du débat.

5. — Question orale (p. 2557).

Enseignement de l'allemand dans le secondaire (p. 2557).

Question de M. Michel Ruffin. — MM. Roger-Gérard Schwartzberg, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'éducation nationale (universités); Michel Ruffin.

6. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 2558).
7. — Dépôt d'un rapport (p. 2558).
8. — Ordre du jour (p. 2558).

PRÉSIDENTICE DE M. ETIENNE DAILLY, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu de la séance d'hier a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi d'une question orale avec débat dont je vais donner lecture.

Mme Danielle Bidard-Reydet demande à Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur de préciser les orientations du Gouvernement et les mesures particulières qu'il compte prendre à l'égard de l'industrie automobile française compte tenu de l'évolution du débat national.

En particulier, suite aux déclarations du P.-D.G. de Renault, M. Bernard Hanon, le 2 octobre, jugées intéressantes par les syndicats, le Gouvernement prévoit-il un apport financier compte tenu de l'état des comptes de la Régie? Si oui, au service de

quels objectifs ? En ce qui concerne l'emploi, elle voudrait savoir ce que sont devenus les 19 000 travailleurs de Talbot licenciés ; combien d'emplois ont été créés pour les accueillir à l'issue de leur période de formation. De façon plus générale, sachant que pour les quatre marques françaises les salaires et charges ne représentent que 20 p. 100 du prix d'une voiture, Mme le ministre ne trouve-t-elle pas plus juste et plus efficace de s'attacher à réduire les 80 p. 100 de coûts en capital pour améliorer la compétitivité plutôt que de supprimer des emplois ?

Que compte faire le Gouvernement pour diminuer les importations et réimportations d'automobiles, pour favoriser la diversification de l'activité des groupes afin de diminuer la pénétration du marché national en biens d'équipement ? Enfin, des mesures sont-elles envisagées en direction des usagers pour relancer la consommation intérieure ? (N° 32.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et, en application d'une décision de la conférence des présidents, elle est jointe à celles qui ont le même objet et qui figurent à l'ordre du jour de la séance de ce jour.

— 3 —

RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que M. Guy Schmaus a fait connaître qu'il retire la question orale avec débat n° 31 qu'il avait posée à Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur.

Cette question, qui avait été annoncée au Sénat le 2 octobre 1984, aurait dû être discutée aujourd'hui.

Acte est donné de ce retrait.

— 4 —

INDUSTRIE AUTOMOBILE

Discussion de questions orales avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Louis Souvet interroge Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur sur la situation de l'activité nationale de construction et de vente des automobiles. Il demande au Gouvernement de lui faire connaître son analyse et ses projets en vue de remédier à la grave détérioration qu'a accusée en cette première partie de l'année 1984 l'industrie automobile française, en considérant qu'en juin, par exemple, le nombre des immatriculations en général a chuté de 26 p. 100 et le nombre des voitures construites en France de 33 p. 100 par rapport au même mois de l'année précédente, que les demandes d'allègement d'effectifs chez Citroën n'ont pas trouvé d'aboutissement, que les mesures d'augmentation du prix du carburant ont encore affaibli le marché des véhicules. Il lui demande qu'enfin le Gouvernement s'apprête à porter à la connaissance du public les conclusions d'une étude — rapport Dalle — de diagnostic concernant l'ensemble de l'industrie automobile française. (N° 2.)

II. — M. Michel Maurice-Bokanowski fait part à Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur de sa préoccupation devant les échecs trop fréquents essuyés par les voitures de compétition construites par la régie Renault malgré les moyens financiers considérables dont elle dispose, alors que des marques étrangères souvent moins bien équipées qu'elle remportent des succès répétés en s'octroyant les concours de petits constructeurs, libres, indépendants, doués d'un réel esprit d'entreprise et d'innovation.

Aussi lui demande-t-il s'il ne lui paraît pas nécessaire de constituer dès à présent une équipe indépendante française susceptible de s'assurer la collaboration de l'ensemble des moyens techniques, financiers, publicitaires existant chez nous en vue d'obtenir de meilleurs résultats que ceux d'aujourd'hui qui sont de nature à discréditer la bonne réputation de notre industrie automobile. (N° 7.)

III. — M. Pierre-Christian Taittinger interroge Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur sur la situation et les perspectives de l'industrie française de l'automobile. (N° 12.)

IV. — M. Pierre Vallon demande à Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur de préciser les mesures que le Gouvernement envisage de prendre tendant à assurer le devenir de l'industrie française de l'automobile. (N° 24.)

V. — M. Guy Schmaus attire l'attention de Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur sur la fabrication par la société Fiat d'un nouveau moteur conçu en collaboration avec le groupe Peugeot S. A.

Le fruit de cette coopération franco-italienne devrait non pas être mis en œuvre au détriment de l'industrie automobile française mais, au contraire, offrir une chance nouvelle à Citroën et à l'emploi. Aussi les salariés et l'opinion publique s'interrogent-ils sur le refus de Peugeot d'engager, lui aussi, la fabrication en France de ce petit moteur.

Il lui signale que la vocation motoriste des sites de Nanterre et de Levallois, menacés de fermeture, est propice au Fire 1 000. Sa fabrication assurerait des charges de travail à d'autres usines Citroën, telle la fonderie de Clichy.

Il souhaite savoir s'il ne lui paraît pas injustifié que le Gouvernement ait pu avaliser les licenciements chez Citroën, alors qu'il connaissait l'existence de ce « moteur du siècle », dont la paternité revient, pour une part, aux techniciens et ingénieurs du centre d'étude de la firme aux deux chevrons.

Ne convient-il pas en conséquence de remettre en cause les suppressions d'emplois chez Citroën ? Cela obligerait le groupe Peugeot à jouer la carte de la modernisation et de la relance de l'automobile en région parisienne.

Le Gouvernement se doit de donner son opinion eu égard aux enjeux pour l'emploi et l'avenir économique de la région d'Ile-de-France. C'est pourquoi il lui demande les dispositions qu'il compte prendre pour que P. S. A. engage d'urgence la fabrication de ce moteur si nécessaire à la reconquête du marché français et européen. (N° 30.)

VI. — Mme Danielle Bidard-Reydet demande à Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur de préciser les orientations du Gouvernement et les mesures particulières qu'il compte prendre à l'égard de l'industrie automobile française compte tenu de l'évolution du débat national.

En particulier, suite aux déclarations du P. D. G. de Renault, M. Bernard Hanon, le 2 octobre, jugées intéressantes par les syndicats, le Gouvernement prévoit-il un apport financier compte tenu de l'état des comptes de la régie ? Si oui, au service de quels objectifs ? En ce qui concerne l'emploi, elle voudrait savoir ce que sont devenus les 19 000 travailleurs de Talbot licenciés, combien d'emplois ont été créés pour les accueillir à l'issue de leur période de formation. De façon plus générale, sachant que pour les quatre marques françaises les salaires et charges ne représentent que 20 p. 100 du prix d'une voiture, Mme le ministre ne trouve-t-elle pas plus juste et plus efficace de s'attacher à réduire les 80 p. 100 de coûts en capital pour améliorer la compétitivité plutôt que de supprimer des emplois ?

Que compte faire le Gouvernement pour diminuer les importations et réimportations d'automobiles, pour favoriser la diversification de l'activité des groupes afin de diminuer la pénétration du marché national en biens d'équipement ? Enfin, des mesures sont-elles envisagées en direction des usagers pour relancer la consommation intérieure ? (N° 32.)

La parole est à M. Souvet, auteur de la question n° 2.

M. Louis Souvet. Je tiens d'abord à vous remercier, madame le ministre, d'avoir bien voulu que soit inscrite, en premier lieu à l'ordre du jour des questions orales avec débat, la question du devenir de notre industrie automobile. Vous marquez ainsi votre sensibilité à l'acuité du problème en cette semaine d'actualité automobile.

J'avais, en juin dernier — dans un cri d'alarme, hélas ! prémonitoire — annoncé que notre industrie automobile allait être aux prises avec le plus grave problème qu'elle ait connu jusqu'à nos jours, c'est-à-dire la suppression de 70 000 emplois.

Depuis, comme chacun d'entre nous a pu le faire, j'ai pris connaissance des divers documents prévisionnels, comme les statistiques de l'I. N. S. E. E., le rapport du Conseil économique et social, ce que nous savons du rapport Dalle sur l'avenir de notre « centenaire », pour reprendre le titre d'un ouvrage auquel vous vous êtes certainement reportée, madame le ministre.

En cette année commémorative du siècle d'existence du véhicule automobile, il convient de faire le point sur ce qui a été et demeure une des plus belles réussites de notre savoir-faire et de notre génie industriel.

Une industrie automobile est une industrie de renom et de haute technicité pour les pays qui en disposent. Ceux-ci ne sont pas nombreux. La France en est un. La question est donc de savoir si notre pays saura accomplir les mutations nécessaires pour rester parmi les grands de la construction automobile. « Demain, dit-on, les nations seront spatiales ou ne seront pas ». Je prévois plus modestement que, demain, les nations qui seront en tête des pays industriellement les plus avancés seront les plus compétitives dans l'industrie automobile parce que l'automobile intégrera les avancées technologiques les plus performantes.

Je voudrais attirer votre attention sur la gravité du problème. Nos entreprises de construction d'automobiles sont prises entre le marteau de la modernisation, de la compétitivité, et l'enclume de l'endettement. Elles sont confrontées à une situation dont la gravité est double : interne et externe.

Je traiterai tout d'abord de la gravité interne de la situation des entreprises qui a fait l'objet d'études et d'analyses dont je voudrais reprendre l'essentiel. Le Conseil économique et social a adopté, en juin de cette année, un rapport sur le devenir de l'industrie automobile française. Ce rapport conclut ainsi : « L'avenir industriel de la France passe par la modernisation de son industrie automobile. » On ne peut pas mieux situer l'enjeu dont est prisonnière notre industrie et l'importance vitale pour notre avenir économique de son redressement et de son adaptation.

Les chiffres de l'été, vous le savez, madame le ministre, sont accablants : chute des immatriculations en France, aggravation de la pénétration dans notre pays par les modèles étrangers, recul très sensible des modèles nationaux sur le marché européen. Renault, qui était classé premier constructeur européen, a largement perdu sa place.

Il faut aussi tenir compte du sombre horizon des suppressions massives d'emplois. Les chiffres du rapport Dalle — ou du moins ce que nous en savons — sont, eux aussi, accablants, traumatisants pour les responsables politiques, économiques et sociaux.

C'en est fini du seul traitement social du chômage. L'arsenal mis en place depuis quelque temps est dépassé par les nouvelles données de la situation : 50 000, 60 000, voire 80 000 emplois, selon l'I.N.S.E.E., sur un total de 240 000 dans la branche devront être supprimés dans les cinq ans, en plus des départs naturels.

La commission Dalle a, vous le savez, souligné la nécessité pour nos deux grands groupes d'améliorer la productivité de 7 p. 100 par an, ce qui revient à dire qu'il faut réduire d'autant les coûts salariaux. Comme si ces chiffres ne se suffisaient pas par eux-mêmes, le rapport Dalle indique que ces suppressions d'emplois en perspective doivent avoir lieu dans les plus brefs délais, notamment dans les dix-huit mois à venir.

Je traiterai maintenant de la gravité externe de la situation. Nous en sommes toujours, pour une minuscule part, au stade des constatations, de l'analyse de nos difficultés. Ailleurs, pendant le même temps, s'effectuent les grands bonds en avant.

La production japonaise, nous connaissons ! Ses avantages sont parfaitement résumés dans « L'avenir d'une centenaire » déjà cité : « De la force de travail de meilleure qualité aux relations plus efficaces entre constructeurs et fournisseurs en passant par un climat social exemplaire, une fiscalité plus légère... » Je ne développerai pas, puisque le temps m'est compté.

Mais comparons seulement ce qui est comparable ! Mettons en parallèle notre industrie automobile et celle de nos principaux partenaires européens et américains.

Le Conseil économique et social a examiné, dans son rapport, les conditions du redressement de certains groupes comme Fiat et Chrysler aux Etats-Unis. Le déclin de la grande firme italienne était dû à une productivité médiocre, à un climat social dégradé. Le renouveau s'est opéré par le lancement d'un plan de recherche-développement de cinq milliards de lires, qui impose la modernisation à tous les stades. Mais c'est sur le terrain social, souligne le Conseil économique et social, que les mesures les plus spectaculaires ont été prises. Après plusieurs jours de grève, indique-t-on, puis la « marche des 40 000 » en faveur de la reprise du travail, un compromis a été obtenu avec les syndi-

cats, aux termes duquel les 23 000 licenciements étaient transformés en recours à la *casa integrazione*, c'est-à-dire en chômage technique permanent. Le gouvernement italien et la commission européenne paraissent si bien convaincus du redressement de Fiat qu'ils viennent d'accorder 800 milliards de lires à l'industrie automobile, au profit de Fiat et d'Alfa Romeo. Scénario similaire chez Chrysler-U.S.A., qui, à deux doigts de la disparition, a connu un redressement spectaculaire que, faute de temps, je ne décrirai pas.

A mon sens, les maux dont souffrent les constructeurs sont financiers, fiscaux, structurels et conjoncturels.

J'aborderai d'abord la détresse financière des constructeurs. Les tergiversations du Gouvernement sur le dossier Citroën ont marqué l'incompréhension de nos dirigeants politiques face à l'urgence de réduire les coûts de production des firmes nationales. Comment, en effet, survivre, quand ce qui est dépensé en machines modernes n'est pas compensé par une baisse corrélative du montant des charges salariales ?

Refuser, quand il le faut, les ajustements d'effectifs constitue un double appauvrissement de l'entreprise. Sous le prétexte de préserver coûte que coûte certains emplois, on en hypothèque beaucoup d'autres, on maintient le poids financier des surcoûts salariaux sur le compte général de l'entreprise et on se prive, du même coup, des possibilités de substituer aux emplois relégués par l'automatisation les postes de spécialistes nécessaires à la modernisation de l'entreprise. C'est quand même de la politique à courte vue !

J'ai écouté, mardi 2 octobre, le P.-D.G. de Renault qui s'exprimait sur Antenne 2, au journal de vingt heures. Je voudrais dire que je suis resté très admiratif devant l'exercice d'équilibre ! L'entreprise fait des efforts considérables de productivité. Chacun sait ce que cela veut dire au plan de l'emploi : avec un effectif constant, elle s'adapte à un marché fluctuant, saisonnier, et l'on refuse d'admettre le sureffectif alors que les comparaisons entre l'ancien et le nouveau produit font apparaître des gains de l'ordre de 20 à 25 p. 100 ! Je m'interroge sur cette appréciation du sens de la rigueur quand je mesure le prix de la paix sociale dans une entreprise nationalisée.

Je traiterai ensuite du mal fiscal.

Notre construction automobile traîne un boulet fiscal qui l'empêche de « marcher » aussi vite que ses concurrents. Le boulet de la fiscalité indirecte, avec en premier lieu le fort taux de T. V. A. appliqué à nos constructeurs, est un des plus forts qui soit dans le monde. La location de voitures est également traitée. Mais il y a aussi, et surtout, en second lieu, le boulet du prélèvement fiscal sur les carburants, qu'a dénoncé en son temps l'active association française des automobilistes — A.F.A. Madame le ministre, en faisant venir l'essence au secours du budget, pensez-vous créer les conditions d'un redressement de notre industrie automobile ? Vous aviez, en l'espèce, la possibilité de prévoir l'instauration d'une taxe sur les énergies importées plutôt que de pénaliser les automobilistes, qui ne consomment, somme toute, qu'un quart des carburants importés. Les hausses successives — nous en avons connues trente depuis votre arrivée au pouvoir et la trente et unième est annoncée pour mercredi — auxquelles vous avez soumis le coût de l'énergie, et de l'essence en particulier, portent un rude coup à la crédibilité du Gouvernement.

Nous ne pouvons pas ne pas remarquer que l'Allemagne, qui, comme la France, achète son pétrole, ne le vend pas au même prix ! La vérité, nous la connaissons : notre gouvernement, pour faire face aux emprunts dont il avait besoin, s'est tourné vers l'Arabie saoudite, qui, en échange d'un accord, a exigé, en sus des intérêts, une garantie de prix de longue durée pour son pétrole. Voilà pourquoi nous payons actuellement celui-ci très au-dessus du cours du marché, alors que la R. F. A. l'achète 30 p. 100 de moins que nous !

En faisant le choix politique d'augmenter le coût de l'énergie pour « baisser » le montant des impôts, vous ne pouvez ignorer que vous porterez un coup à l'industrie automobile. C'est en cela que votre discours sur l'emploi n'est plus crédible. Vous n'ignorez pas que la situation de l'emploi passe par une bonne santé de l'emploi dans l'automobile. Dans ces conditions, tous ceux qui vous observent, tous ceux qui vivent de l'automobile restent sceptiques face à des propos qui sont désavoués par vos actes. L'ampleur de l'augmentation du prix de l'essence annihile des années d'efforts de recherche sur la consommation. Elle est de nature à dissuader un peu plus les acheteurs d'automobiles, notamment, bien sûr, de grosses cylindrées.

A ce propos, comment ne pas stigmatiser les dispositions législatives qui freinent la construction des véhicules de haut de gamme ? Je veux parler de la limitation à 35 000 francs du montant amortissable des voitures de service des entreprises, des commerces, des artisans et des fonctions libérales. Cette limite, autrefois de 20 000 francs, a été portée à 35 000 francs par la loi de finances pour 1974 et n'a pas, depuis, été revalorisée. Ce n'est pas, actuellement, le prix d'une 2 CV !

Le prix des véhicules a plus que doublé et le montant des impôts frappant l'automobile a été considérablement accru. Ces dispositions ont un effet anti-économique, que je ne développerai pas non plus faute de temps.

A ce « coup » d'augmentation brutale du prix du carburant, il faut ajouter d'autres facteurs fiscaux de dissuasion d'achat d'automobiles. Ils sont très importants, mais l'opinion ne sait pas qu'ils sont le résultat d'une politique gouvernementale délibérée. Je veux parler des mesures fiscales d'accompagnement des transferts de compétences découlant de la réforme de décentralisation.

L'Etat s'est contenté de recourir à quoi ? D'accabler qui ? L'automobiliste ! Que faire d'autre, pour les départements, pour les régions, que d'augmenter et la vignette pour couvrir l'aide sociale et les « cartes grises » pour couvrir les dépenses d'éducation et de formation ?

L'organisation des entreprises, leur vie interne et leur adaptation à la concurrence me semblent caractériser les maux de structures dont elles souffrent.

La gestion de la main-d'œuvre est bien au cœur du problème de la survie des constructeurs français. Je voudrais aborder, à ce point de mon propos, la vie en entreprise.

Je dois ici m'inscrire en faux contre une idée généralement admise, qui consiste à penser que les conditions de travail de nos ouvriers seraient moins bonnes qu'à l'étranger. Je suis allé au Japon et en Suède visiter des usines de construction automobile. J'ai pu ainsi comparer avec ce que je connais parfaitement des centres de production français pour avoir passé une grande partie de ma vie dans l'un d'entre eux. Je puis vous assurer que les conditions de travail n'ont, chez nous, rien à envier à ce que j'ai vu.

Cependant, des innovations sociales sont indispensables aujourd'hui si l'on veut résoudre les contradictions dramatiques de notre industrie automobile. Sur ce point-là, je serai clair. Les salariés sont à une mauvaise écoute. Alors que les constructeurs étrangers accentuent leur percée chez nous, des conflits sans fin paralysent notre industrie, empêchent son renouveau et lui portent un coup dont elle n'avait pas besoin. Alors que les firmes étrangères progressent, certaines organisations syndicales s'acharnent, chez nous, à affaiblir notre potentiel de production automobile dans sa quantité et sa qualité en entretenant des conflits. L'exemple des grèves à la R.N.U.R. n'est pas, hélas, sans rappeler le sort de l'industrie automobile en Grande-Bretagne il y a quelques années.

Pouvons-nous éviter à notre industrie automobile de subir le même sort ? Je le crois sincèrement. Mais elle est à un point d'équilibre qui nécessite une mobilisation de toutes les énergies. Nous avons encore là des atouts. Ce n'est pas, que diable, la sidérurgie ! La technologie, le savoir-faire des hommes, l'outil dont nous disposons, le marché sont porteurs de possibilités de renouveau. Mais nous sommes sur le fil et un rien peut nous engager sur la pente savonneuse du déclin.

Il y a sans doute une habileté de la part d'organisations à appeler à la grève à quelques jours de l'ouverture du salon alors qu'un modèle nouveau doit y être présenté. Il y a aussi, dans ce comportement, une attitude suicidaire pour notre industrie et donc pour sa classe ouvrière. On ne peut pas à la fois se piquer de responsabilités et exiger une prime de résultats dans une entreprise qui génère 6 milliards de pertes en un an. On ne peut pas tenir un discours sur le modernisme et demander l'embauche quand on sait que tout investissement — dans le monde entier — n'est, hélas ! plus un investissement de capacité mais, au contraire, participe à l'amélioration de la productivité, à tous les stades de la vie de l'entreprise, afin qu'elle soit compétitive au niveau des prix. Là se situe donc le nœud du problème des hommes et le cœur des innovations sociales. Il faut informer, faire participer le personnel afin que la vie de la société soit un tout que chacun est en mesure d'appréhender dans sa globalité, afin que chacun, à son poste, fasse sien son entreprise et ait envie de se battre pour elle.

Les entreprises qui voudront subsister demain ne pourront travailler qu'avec des collaborateurs, pas avec des employés.

Il y a des mythes à détruire, entretenus jusqu'ici complaisamment par certaines organisations syndicales, par exemple celui des conséquences de la localisation à l'étranger des productions. Il faut expliquer à l'opinion, madame le ministre, que l'emploi en France gagne aussi à l'installation à l'étranger de nos firmes, et l'exemple de la Renault-Alliance aux Etats-Unis en est révélateur. L'industrie automobile, par sa technologie, par sa technique, par l'immensité des capitaux qu'elle mobilise, est avant tout l'industrie des pays développés. Ne disposons-nous pas, dans ce domaine, d'un siècle d'avance sur certains, d'équipes remarquables et d'une tradition éprouvée ?

Ruse ou habileté, on reproche souvent aux constructeurs de faire monter leurs véhicules à l'extérieur de nos frontières. La vraie question n'est pas : « Où produire ? » Mais : « Quel est le rôle des pays en voie de développement ? » On ne peut pas, là comme ailleurs, avoir le beurre et l'argent du beurre ; le discours doit être cohérent. Il faut savoir si l'on veut contribuer au développement des ambitions industrielles de ces pays ou, autre hypothèse, se garder de faire naître des concurrences.

Contrairement à une idée reçue, les coûts de production dans les pays non industrialisés sont aussi élevés — sinon plus — que dans nos pays industrialisés. Les raisons ? Elles sont nombreuses : d'abord une productivité bien plus faible ; un coût du loyer de l'argent plus élevé ; une production qui ne bénéficie pas d'économies d'échelle ; un entretien — et une usure — de l'outil beaucoup élevés.

Dans ces pays, les gouvernements décrètent — ce sont eux les maîtres — que seules les voitures montées chez eux pourront être vendues. Ils élèvent ensuite — toujours par décret — le taux de la participation locale des voitures fabriquées. Où est le bon choix ? Ne pas participer ? Nous perdrons alors, irrémédiablement, un marché. Rentrer dans le jeu ? Nous allons alors dans le sens humanitaire du discours que vous tenez et nous exportons le volume essentiel de notre production, celui qui est affecté du plus fort taux de valeur ajoutée.

Mais vous ne pouvez pas, si vous voulez rester crédibles, le souhaïter quand cela vous arrange et, à d'autres moments, vous associer à ceux qui fustigent les constructeurs taxés d'exporter notre travail et d'être les négriers des temps modernes.

Produire moins et à un moindre coût, telle est l'éternelle question. Pour cela, il faut un environnement politique adéquat. Passées les erreurs de 1981-1982 qui ont eu pour conséquence, entre autres, l'achat de voitures importées en grand nombre, la rigueur a repris le dessus. J'en prends acte. Avez-vous noté cependant avec quel succès la privatisation de Jaguar s'est opérée en Grande-Bretagne ? Comment peut-il se faire que, depuis dix ans, P.S.A. ait versé, en impôt sur le bénéfice, deux fois ce que l'Etat a employé au financement de Renault ?

Il faut un renouveau libéral. Celui-là même qui a si bien réussi pour l'éclosion de millions d'emplois aux Etats-Unis. Ne vous laissez pas influencer, madame le ministre, par les sirènes qui commencent à se faire entendre.

J'en arrive maintenant au mal conjoncturel et aux remèdes à y apporter.

Il existe un handicap grave et injustifié dont souffrent nos grands constructeurs. Je veux parler du contrôle des prix appliqué inégalement dans notre pays. Savez-vous, madame le ministre, mes chers collègues, que les fournisseurs sont généralement hors contrôle des prix alors que les constructeurs sont sous contrôle des prix ?

Ainsi, dans les métaux non ferreux, pour l'aluminium dit de deuxième fusion par exemple, l'augmentation des prix des fournisseurs a été de 65,7 p. 100 depuis décembre 1981. Dans les plastiques, pour le polypropylène, l'accroissement des prix a été de 41,4 p. 100. Dans le même temps, le prix des véhicules s'est accru de 24 à 32 p. 100 selon les types, les modèles et les améliorations qui représentent la part du progrès ou de la nouveauté annuels. La France, nous a précisé le directeur commercial de Renault, est le pays où les prix hors taxe des voitures sont les plus bas.

Quels remèdes apporter aux maux que je viens de décrire ? Quelles perspectives de relance donner à notre industrie automobile ? L'impératif est celui de la reconstitution, sur des bases saines, des finances des entreprises. Ensuite, il convient, dans le monde en perpétuel changement dans lequel nous vivons, de s'en prendre encore et toujours aux structures. Enfin, la consolidation et l'extension de nos marchés à l'étranger est de la plus grande nécessité.

Voyons d'abord la thérapeutique financière.

Tous les exemples de redressement des grandes firmes étrangères sont là pour le prouver : l'assainissement, puis la consolidation des finances des entreprises sont la condition incontournable de « mise à niveau » de nos grands constructeurs. En prenons-nous le chemin ? Je n'en suis pas sûr, dans la mesure où l'effort exceptionnel d'investissement et de modernisation engagé par nos firmes n'a pas été suivi rapidement des ajustements nécessaires, en particulier pour ce qui concerne les coûts salariaux.

Nos constructeurs ont pris les orientations qui peuvent se résumer ainsi : accroître la productivité de 5 à 7 p. 100 chaque année pendant cinq ans. Il s'agit là d'un pari coûteux, d'un effort considérable, qui génèrera encore — vous n'en doutez pas — des sureffectifs. Cela dit, il reste à appréhender les moyens de cette orientation.

Quels sont-ils ? Il s'agit de dégager les financements nécessaires. L'Etat a besoin d'argent, mais l'Etat doit comprendre, madame le ministre, que ce n'est pas la construction automobile qu'il faut pressurer. Au contraire, il faut que l'Etat décide des mesures qui permettent de dégager des moyens de financement à taux préférentiels. Il faut que l'Etat mette en œuvre une politique du type « fonds de modernisation de l'industrie », alimenté par les Codévi, en faveur de l'automobile. En plus du produit des Codévi, en sus des aides du fonds de modernisation de l'industrie, pourquoi ne pas imaginer un grand emprunt public en faveur de l'automobile ? Enfin, en dernier ressort, parce que les prix de revient dépendent très étroitement des frais financiers, il serait, je crois, nécessaire d'étudier la proposition d'un moratoire sur l'endettement qui, pour notre industrie automobile, s'élève à 80 milliards de francs, ce qui est considérable.

Face à la nécessité de telles mesures que le bon sens appelle, j'observe, malheureusement, que les orientations budgétaires sont inadéquates. L'abaissement général des charges décidé par le Gouvernement ne peut plus que jouer négativement pour l'automobile. On connaît le signe sous lequel est placé le budget de 1985 : moins d'impôts, plus de taxes ! Ce budget me fait penser à la recette du pâté d'alouette : une alouette, un cheval ! L'alouette, c'est la baisse des impôts ; le cheval, c'est l'augmentation du téléphone, des carburants, la contribution de 3 milliards de francs demandée aux collectivités territoriales, etc., qui ramènent la baisse des impôts à sa véritable mesure, c'est-à-dire à une mesure nulle, voire négative. Ce sont les plus démunis qui souffriront le plus car, je ne vous l'apprends pas, l'impôt sur la consommation est aveugle : il frappe proportionnellement autant les petits que les grands détenteurs de revenus.

Que pouvons-nous dire de la thérapeutique des structures et de l'organisation du travail ?

Une thérapeutique des structures doit d'abord concerner le renouvellement des rapports d'organisation du travail au sein des grands constructeurs. Elle doit aussi être tournée vers toutes les entreprises situées en amont de la construction — je veux parler des équipementiers — et en aval s'agissant de la distribution et de la réparation. Elle doit, enfin, s'attacher à redéfinir les rapports des industries avec les pôles bancaires, administratifs et de recherche.

Comme je l'ai dit voilà un instant, l'avenir vers lequel nous devons nous engager est celui du renouveau total de l'organisation du travail et des rapports direction-personnel.

Le personnel doit savoir ce qui est nécessaire à la survie de son entreprise par l'amélioration de la productivité. Mais la direction doit faire participer le personnel à la recherche de cette amélioration.

Les mots clés de l'augmentation de la production sont, de nos jours, la qualité et la flexibilité. Ne démontre-t-on pas que la non-qualité coûte entre 15 p. 100 et 40 p. 100 de nos moyens industriels ? C'est « l'usine cachée » du pape de la qualité, le docteur Feigenbaum. Cela repose essentiellement sur des facteurs humains.

Il faut reprendre des expériences que l'époque de croissance avait permis d'esquisser : équipes pluridisciplinaires, autonomes, cercles de qualité.

Il faut élaborer des programmes de conversion aux tâches nouvelles que crée l'automatisation : conception, entretien des automates, etc. Bref, il y a un rééquilibrage des relations entre partenaires sociaux à réaliser que le Gouvernement doit favoriser.

Nos ingénieurs, nos techniciens, nos ouvriers ont toutes qualités pour inventer et innover. On vient d'installer aux usines de Sochaux un four qui permet d'effectuer des retouches de peinture dans les meilleures conditions de qualité et de consommation d'énergie. C'est une première mondiale.

La 205, dont on produit 2 000 exemplaires par jour, a réalisé des performances victorieuses au rallye de Finlande. Ce n'est quand même pas un hasard ; c'est un signe de qualité. Grâce à ce modèle, la part de l'entreprise Peugeot dans le marché français est de 23 p. 100 pour le mois de septembre et de 21 p. 100 pour l'ensemble de l'année. La nuit dernière, la 205 vient en outre de remporter le rallye de San Remo après l'avoir dominé du début à la fin.

Madame le ministre, si ce n'était le souci des convenances, je vous invitais à fêter cette victoire française, mais surtout à saluer le sérieux d'une maison provinciale réputée pour la qualité de ses produits.

Les exemples de ce type sont nombreux. L'apparition toute récente de la ligne X chez Peugeot est encore une belle illustration de vitalité. Je déplore à cet égard la manière dont s'est exprimé M. le Premier ministre lors de l'émission « L'heure de vérité » du mercredi 5 septembre dernier. M. Fabius a déclaré qu'à côté du problème des effectifs se pose le problème de la qualité ; qui, a-t-il dit, est un problème de direction.

Certes, la concurrence est tellement vive qu'il faut réaliser des progrès constants en matière de qualité. Mais, que je sache, nous n'accusons pas aujourd'hui un retard global dans ce domaine.

Laisser entendre le contraire, c'est très grave ; c'est porter un coup à la vente des véhicules français et introduire un doute dans l'esprit du client potentiel qu'est chacun de nos compatriotes. En effet, nous savons qu'un rien peut entraîner le choix et la décision d'achat. Si le Premier ministre, qui n'a sans doute pas mesuré la portée de ses propos, ne trouve pas mieux à dire à nos compatriotes que la qualité est hors de nos frontières, où allons-nous ?

J'aimerais maintenant vous parler des équipementiers et des problèmes d'adaptation. Le renouveau de notre industrie automobile ainsi que son avenir passent aussi et surtout par ce qu'il est convenu d'appeler les équipementiers. C'est là que l'effort principal doit être fait.

Pour vous en convaincre, je rappellerai ce qu'écrivent les auteurs du livre que j'évoquais au début de mon intervention : « Le poids des équipementiers dans l'industrie automobile est considérable et souvent négligé. L'attention se porte sur les entreprises de montage, leurs problèmes et leurs résultats, au détriment des entreprises qui fabriquent et parfois conçoivent les équipements. En termes de valeur ajoutée et surtout d'emplois, l'industrie des équipements pèse cependant aussi lourd que celle du montage. Dans le cas de la France, par exemple, les firmes de montage employaient, en 1978, environ 280 000 personnes et les équipementiers environ 260 000. »

C'est dans le domaine de l'industrie des équipements d'automobiles que le Gouvernement doit faire le plus appel à l'imagination. C'est dans ce domaine que vous devez mettre en œuvre ce que M. le Premier ministre a appelé, dans sa déclaration de politique générale récente, « le triangle de la recherche, de la formation, de l'investissement ».

On parle souvent des techniques de pointe : l'informatique, la robotique, etc. Mais nous devons encore faire de grands progrès dans des domaines que le temps a banalisés.

Nous devons, avec les constructeurs, favoriser l'implantation sur notre sol de technologies monopolistiques. J'ai déjà parlé des turbos qui sont fabriqués dans les Vosges, mais sait-on que tous nos constructeurs s'approvisionnent partiellement à l'étranger pour équiper nos véhicules de systèmes d'injection essence ou diesel, de systèmes de freinage à disques, de suspension, de transmission, etc. ?

Du fait de l'absence de ces technologies, nous sommes dépendants de l'étranger. Notre Gouvernement peut jouer un rôle moteur considérable dans leur implantation chez nous.

J'aborderai maintenant les rapports entre les industries, les banques, les administrations et la recherche.

On connaît la réussite extraordinaire de l'industrie japonaise grâce au fameux M. I. T. I. Sans prétendre appliquer ce système en France, quelques recettes devraient cependant lui être empruntées. L'association très poussée entre universitaires et industriels, entre chefs d'entreprises et banquiers doit être fortement encouragée dans notre pays.

Pourquoi ne pas expérimenter, en premier lieu, des sortes de M. I. T. I. régionaux ? La région est aujourd'hui le cadre de l'optimalité économique et sociale. Elle peut être aussi un excellent cadre de collaboration à l'échelle humaine entre toutes

les forces vives, notamment les universitaires, les chefs d'industrie, les banquiers. Elle peut être le lieu de synergie très valorisant de la production d'automobiles dans les régions où celle-ci est de tradition.

Permettez-moi de citer l'effort exemplaire consenti par la région Franche-Comté sous l'impulsion d'Edgar Faure. Nous avons déclaré 1984 « année de la qualité » et dispensons au tissu P. M. E.-P. M. I. de notre région, qui compte environ 2 500 entreprises, de nombreux éléments, conseils, aides, en vue d'associer la qualité à notre image de marque régionale.

Enfin, je traiterai de l'adaptation de nos firmes aux marchés extérieurs, condition principale de notre réussite concurrentielle, ce sont nos ventes à l'étranger. Nous restons faibles sur ce plan. Mais nous ne gagnerons la bataille de l'exportation que si nous arrivons à une réduction salariale sensible par unité produite.

Vendre des automobiles au Japon peut paraître une gageure. Pourtant, les constructeurs allemands y sont parvenus ; pas nous ! Mobilisons donc nos ambassades, nos conseillers commerciaux. Mettons-les en rapport direct et constant avec nos constructeurs et leurs services d'exportations et assurons-nous ainsi une présence sur les marchés d'avenir de ces jeunes économies qui nous menacent.

En conclusion, malgré les décalages organisationnels et concurrentiels qui caractérisent notre production nationale d'automobiles par rapport à celle des pays concurrents, rien n'est perdu.

Les industriels comptent sur l'évolution de leurs environnements sociaux et politiques. Il faut profiter des changements sociaux pour faire avancer l'Europe.

De nombreux symptômes montrent que nous ne sommes pas encore prêts pour constituer cette vigoureuse industrie automobile européenne qui pourrait être la première du monde.

Il nous faut une sorte de programme « esprit » de l'automobile pour l'Europe. Mais les orientations prises par le Gouvernement me conduisent à me demander si l'Etat n'abandonne pas l'industrie automobile. Ma réflexion est alimentée par des constats que je vous ai décrits : son insistance à vouloir gérer la main-d'œuvre dans les entreprises alors que nous touchons là au cœur des problèmes de survie pour elles ; son attitude vis-à-vis du prélèvement fiscal sur le carburant ; le fait que nous n'avons programmé que 800 kilomètres d'autoroutes entre 1984 et 1988 alors que, dans le même temps, la République fédérale d'Allemagne en construira 3 000 ; la fiscalité qui écrase l'industrie automobile — T. V. A., vignette, assurance, location taxée, elle aussi, à 33 p. 100 — ; l'intention, que l'on vous prête, de faire payer la vignette à taux plein sur les véhicules jusqu'à dix ans d'âge.

Ce sont là autant d'éléments qui m'amènent à vous poser une question angoissante : nous conduisez-vous, madame le ministre, vers une civilisation des transports publics ? Si cela était, il faudrait effectivement nous le faire savoir. Sinon, il faut aussi le montrer : mobiliser l'ensemble des forces économiques de la nation afin de l'aider ; ce serait le vrai témoignage de la confiance qu'a encore le Gouvernement dans la première de ses industries.

M. le Premier ministre a dit, dans sa déclaration de politique générale du 25 juillet dernier, que toute amélioration réelle de l'emploi passait par une certaine croissance, que toute croissance durable supposait un appareil de production solide, capable d'exporter et de défendre ses positions sur le marché intérieur, que tout appareil de production solide requiert d'être moderne pour soutenir la concurrence.

Que le Gouvernement applique vite et bien cette doctrine à l'industrie automobile qui en a le plus besoin et il aura quelques chances de « crédibiliser » l'image de modernité que veut se donner son chef. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'union centriste.*)

M. le président. La parole est à M. Maurice-Bokanowski, auteur de la question n° 7.

M. Michel Maurice-Bokanowski. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, ma question concerne les difficultés de la formule 1 française. Il faut analyser ce problème sous un double éclairage et remonter aux sources.

Commençons par les difficultés de l'industrie automobile française. Je ne reviendrai pas sur ce que vient d'exprimer excellemment mon collègue Louis Souvet.

La France a montré qu'elle avait jusqu'à ces dernières années une avance technologique décisive par rapport à ses concurrents. La pénétration par la concurrence étrangère de notre marché intérieur est due à la rigidité des rapports sociaux, aux contraintes qui pèsent sur les entreprises, à l'emploi d'une importante main-d'œuvre étrangère sous-qualifiée freinant, pour des considérations d'ordre social, politique et humain, l'implantation des méthodes de production modernes. Telles sont les raisons qui expliquent qu'en 1979 les marques françaises couvraient 78 p. 100 des immatriculations de l'hexagone. Si la tendance se poursuit, le taux sera de 65 p. 100 pour cette année.

Au cœur de ces problèmes, il faut noter les difficultés de Renault, venant après celles de Talbot et de Citroën qui défraient actuellement la chronique des journaux. Il est bien difficile de démêler les raisons purement politiques du « malaise social », né de la volonté de réduire les sureffectifs, mais les faits sont là. Ajoutées aux mesures qui viennent d'être décrites concernant l'essence et les assurances, les grèves ne font que retarder encore une éventuelle reprise de l'industrie automobile française dans le sillage de l'économie mondiale.

Lorsque, madame, j'exerçais une partie de vos fonctions, voilà une vingtaine d'années, j'avais lancé ou réinventé une formule : « Lorsque la Régie éternue, la France est enrhumée. » Aujourd'hui je peux dire : « Lorsque la Régie tousse, c'est toute la France qui se sent grippée. »

Il est vrai que le futur de la Régie n'est pas le sujet de mon intervention, mais comment ne pas évoquer la crise qui l'a secouée jusqu'au début de cette semaine ? Je me réjouis qu'à la veille du salon de l'automobile le calme soit revenu. Je comprends fort bien que vous ayez donné des consignes pour calmer le jeu, comme on dit, mais au prix de quelles renoncements !

On est revenu sur des décisions qui, une semaine auparavant, paraissaient impératives, telles que la fixation de la date de la cinquième semaine de congés, les licenciements qui présentaient un caractère d'urgence, les augmentations de salaires, plus ou moins camouflées sous forme de primes. Toutes ces mesures auront, n'en doutez pas, leurs répercussions sur le monde du travail et également sur la fonction publique.

Pour mémoire, je passe sur les journées de grève payées qui, à mon avis, ôtent tout sens à la notion du mot « grève ». La Régie n'a pas de soucis de fins de mois. C'est le contribuable qui paiera. S'il achète une Renault, la seule consolation de M. Dupont sera de savoir, au vu du déficit prévu cette année, que sa voiture vaut au moins 50 p. 100 plus cher que le prix qu'il l'aura payée !

La rigueur, chez Renault, est passée sous la table. C'est à n'importe quel prix et en panique que l'on a ramené une paix temporaire. C'est le contribuable qui paiera.

C'est justement au nom des financiers de la Régie que je me permets de vous poser la question de la participation de celle-ci aux grands prix de la formule 1. Ce problème, me direz-vous, est bien mineur comparé aux autres. Je ne le crois pas. Que sont les grands prix, sinon un cirque mondial ? C'est une affaire financière de premier ordre, un spectacle peu commun auquel assistent au moins 300 millions de téléspectateurs — certains disent 600 millions, d'autres ont avancé le chiffre de 1 milliard — où l'argent se confond avec les vrombissements des monstres de 800 chevaux, la vie des pilotes et l'atmosphère surchauffée des compétitions mécaniques.

Et qui est le gagnant en dehors des organisateurs ? Est-ce le pilote, est-ce la voiture, sont-ce les sponsors ? Je pense que c'est le pilote d'abord, la voiture ensuite. Quant aux sponsors, je ne crois pas que l'on fume davantage de gitanes après la victoire d'une voiture bleue. Il s'agit d'un banal support publicitaire.

Si Brabham ou Mac Laren gagnent, qui va commander une voiture de ces marques ? Personne, puisqu'elles n'existent pas. Si Renault triomphe, c'est excellent, mais si Renault perd, c'est de la contre-publicité ; or, Renault n'a rien gagné cette année. Depuis trois ans, de 300 millions à 600 millions de téléspectateurs regardent Renault perdre le championnat du monde et, en 1984 — je le répète tristement — accumuler les échecs.

La formule 1 est un sport et tout sport comporte sa part de chance ou de malchance, c'est entendu. Mais que penser lorsque l'un des plus puissants constructeurs mondiaux se lance dans la formule 1, qu'il s'y est installé depuis sept ans et qu'il n'en récolte pas les fruits, alors que de petites équipes anonymes et modestes remportent tous les succès ? On peut et on doit s'interroger.

Il existe, bien sûr, des difficultés techniques.

Certes, le moteur Porsche vaut à la firme de Stuttgart une réputation méritée. Cependant, tous les spécialistes reconnaissent que la quatre cylindres B. M. W. et la V6 Honda ont des qualités comparables et que le moteur Renault a comblé son handicap. Notons que lorsqu'il a été adapté sur une Lotus, cela a été un succès. On pourrait presque, à la limite, se demander si Renault n'aurait pas intérêt à ne se spécialiser que dans son moteur et à le vendre à d'autres écuries, ce que fait la Régie, d'ailleurs.

Tout à l'heure, on parlait des équipementiers. Tout le monde le sait, le succès dépend, en grande partie des pneus. Mac Laren utilisait jusqu'à présent, comme Renault, des pneus Michelin. Jusqu'à présent, disais-je, car le retrait de Michelin repose le problème. Michelin se retire, considérant qu'il n'a en rien démerité mais qu'il n'a pas bénéficié des retombées qu'il espérait. Du moins est-ce là le motif officiel, puisque le motif réel — tout le monde le sait — tient aux difficultés économiques que connaît la firme de Clermont-Ferrand, difficultés qui, elles aussi, ne sont pas sans liens avec les mesures gouvernementales que nous connaissons depuis trois ans. Mais Bibendum est réaliste, comme l'avaient été dans le passé, aux 24 heures du Mans, Jaguar et Renault qui s'étaient retirés après avoir remporté la compétition. On gagne magnifiquement et on s'en va superbement.

Je n'entrerai pas davantage dans les détails techniques. On pourrait multiplier à l'infini les comparaisons. A ce niveau de compétition, de semblables explications ne valent plus et il convient, alors, de s'interroger sur les raisons profondes des différences. Et là, il apparaît que les problèmes structurels revêtent une importance décisive.

Au risque d'énoncer un truisme, je dirai que la formule 1 Renault, c'est Renault, c'est-à-dire les avantages d'une grande firme, mais aussi ses inconvénients, ses pesanteurs considérables, dans un domaine où l'« adaptabilité » des hommes aux techniques est essentielle.

La formule 1 Renault est dans le colimateur social... La qualité de l'équipe technique n'est pas en cause, mais sacrifie-t-elle les avantages sociaux qui sont ceux de tous les employés de la Régie ? De la même façon, les progrès du moteur et du châssis Renault dépendent du bon vouloir du bureau d'étude de la Régie. Celui-ci n'a pas que cela à faire ; pourquoi privilégierait-il la formule 1, qui n'est, après tout, que la « danseuse » de la Régie ?

On me dira que la situation est identique entre Ferrari et Fiat. Mais, précisément, Ferrari ne gagne pas plus que nous. C'est l'indépendant Mac Laren qui, cette année, a triomphé sur tous les circuits.

La raison n'est pas inconnue. Elle tient à la liaison réussie entre une petite équipe autonome et des sponsors avisés : Marlboro pour la structure de course et T. A. G. pour les moteurs. Certains ont parlé d'équipe « mercenaire ». Le terme me paraît trop fort et injuste. Il s'agit d'une équipe qui prend d'énormes risques, qui sait rester flexible et qui, par conséquent, gagne avec de très bons pilotes surdoués et surpayés. Mais les transferts de pilotes, s'ils sont importants, ne peuvent permettre à eux seuls le redressement d'une situation. A cet égard, je félicite ceux qui n'ont pas cédé aux sollicitations d'un pilote surdoué, mais vraiment trop onéreux pour la Régie.

La vérité, madame le ministre, est qu'il faut choisir. Je vois trois choix dont la définition constituera, d'ailleurs, ma conclusion.

Ou bien Renault se retire de la formule 1, ce qui pourrait lui permettre, par parenthèse, de s'occuper un peu plus d'un autre secteur, celui de la compétition en rallye. L'éternelle Renault 5 turbo — c'était quasiment notre unique voiture de rallye française jusqu'à l'arrivée de la 205 turbo — se verrait sans doute bien « épaulée » de quelques modèles plus performants et plus proches de la voiture de « Monsieur tout le monde » ; Peugeot l'a compris.

Ou bien, l'équipe de formule 1 Renault se voit accorder une autonomie, à la fois financière et structurelle, beaucoup plus importante que celle dont elle dispose à l'heure actuelle. C'est une question d'hommes, de moyens et d'équipe. Mais alors, il faut être les meilleurs, en tout cas parmi les plus compétitifs.

Ou bien — c'est la troisième solution — n'y aurait-il pas intérêt à regrouper au sein d'une société indépendante tous les moyens dont nous disposons et qui sont considérables ? Mac Laren, ou plutôt son sponsor Marlboro, prétend dépenser 400 millions de francs par an pour les courses.

Je pense que nous pouvons réunir cette somme si nous voulons figurer parmi les meilleurs, en créant une équipe française indépendante, avec Renault, Peugeot, Matra, Ligier et d'autres, qui jouirait d'une grande flexibilité, de l'aide technique et financière de ces usines et des sponsors ; elle pourrait obtenir des résultats satisfaisants, sans compromettre l'une ou l'autre de ces firmes en cas de semi-échec.

De toute façon, on ne peut pas en rester à cette situation qui — vous le comprendrez — concerne au plus haut point votre ministère. Renault est une entreprise nationalisée et, quelle que soit l'autonomie que vous souhaitez accorder à ce secteur, votre rôle de tutelle doit jouer pleinement. C'est notre image à l'exportation qui se joue chaque dimanche de Grand Prix. Si la France ne peut plus gagner, il faut prendre une décision. C'est toujours difficile dans des cas pareils, mais lorsque Peugeot a eu le courage de le faire, personne — que je sache — ne lui a jeté la pierre.

Madame le ministre, j'écouterai votre réponse avec le plus grand intérêt. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'Union centriste et de l'U.R.E.I.*)

M. le président. La parole est à M. Taittinger, auteur de la question n° 12.

M. Pierre-Christian Taittinger. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, je crois qu'il était important que le premier débat de la session parlementaire d'automne fût consacré au devenir de notre industrie automobile. J'avais présenté cette demande à M. le Premier ministre au lendemain de sa nomination et je vous remercie, madame, d'avoir accepté de répondre aujourd'hui à nos questions.

Symbolique aussi me paraît être le choix de cette date : le jour où le chef de l'Etat inaugure le 71^e Salon de l'automobile, à la fin d'une semaine qui a été extraordinairement rude pour la première entreprise de notre pays et cent ans après que le marquis de Dion, sur son tricycle, eut ouvert la longue marche de l'automobile.

Je n'entrerai pas dans les détails que notre collègue et ami M. Souvet a exposés avec une minutie remarquable. Je voudrais simplement attirer votre attention sur les points qui me paraissent essentiels à l'intérieur de ce dossier.

Après avoir supporté le premier choc pétrolier en maintenant ses positions concurrentielles et après avoir moins bien résisté au second, il faut constater que cette activité, majeure pour notre économie, connaît depuis deux ans une période cruciale. Il s'agit à la fois d'en prendre conscience — je suis persuadé que le Gouvernement l'a fait — de ne pas sombrer dans le catastrophisme, quelle que soit du reste la tentation, et, surtout, de déterminer les solutions qui devraient être retenues.

En laissant aux entreprises leur totale responsabilité dans la stratégie commerciale et industrielle, une question se pose qui, à la fois, oriente et influence notre débat : quels peuvent être, quels doivent être le rôle et les actions du Gouvernement pour faciliter l'adaptation la plus réaliste possible de l'industrie automobile en tenant compte, en particulier, des problèmes sociaux que provoquera une mutation qui sera nécessairement trop brutale ?

Le rôle du Gouvernement se doit, dans cette recherche, d'être à la fois limité et aussi précis que possible ; il convient qu'il soit, avant tout, incitatif mais avec le souci de créer un environnement économique, tant national qu'international qui faciliterait la recherche et l'application des réponses.

Le Gouvernement — chacun en est persuadé — ne peut se désintéresser d'une industrie dominante sur le plan économique, créatrice hier, mais créatrice demain aussi d'emplois, politiquement sensible et dont dépendent de très grands progrès technologiques, surtout si l'on reste confiants dans l'avenir et si l'on est persuadé que cette branche industrielle continuera de jouer un rôle d'entraînement décisif pour de nombreux secteurs industriels, à condition qu'elle sache réussir cette révolution que lui imposent tant la dynamique technologique que les stratégies d'ajustement.

Quels sont, face à ces perspectives, à la fois les atouts dont elle dispose, mais aussi les périls qui la menacent ?

A mon avis, le risque le plus grave réside dans une situation financière très tendue qui, depuis 1982, n'a fait que se dégrader. L'année 1984 va refléter cette médiocrité. L'endettement à moyen et à long terme de nos deux groupes dépasse 60 milliards de francs. Leurs frais financiers représentent environ

4 p. 100 de leur chiffre d'affaires et justifient une interrogation : comment ces entreprises pourront-elles continuer à financer des investissements qui, pourtant, sont inéluctables ? Tant en 1982 qu'en 1983, elles avaient pu maintenir le niveau de leurs investissements à 7 p. 100 ou 8 p. 100 de leur chiffre d'affaires, mais devant l'effondrement de leur capacité d'autofinancement, elles sont condamnées à réduire cet effort au moment où, au contraire, il aurait dû atteindre sans doute le plafond de 10 p. 100.

J'en viens au deuxième risque, à savoir la perte de compétitivité qui provoque deux conséquences : l'augmentation de la pénétration des voitures étrangères sur notre marché et — ce qui est peut-être encore plus grave — la régression de nos positions à l'extérieur.

L'effort de conquête devrait être continu, ce qui demanderait un programme d'implantation local, commercial et industriel, en ayant présente à l'esprit cette double constatation : il n'existe plus d'exportation sans engagement financier, il n'existe plus d'exportation sans risque.

D'où une autre question, madame le ministre : comment vivre maintenant avec une productivité soutenue dans une croissance très ralentie et qui, aujourd'hui ou demain, sera peut-être négative ?

Différents impératifs vont pourtant s'imposer : la nécessité d'améliorer malgré tout la productivité, c'est-à-dire de mieux maîtriser les coûts de production ; la nécessité de développer la qualité des produits, d'assurer leur renouvellement en tenant compte des goûts et de la sensibilité de la clientèle ; la nécessité de maintenir aussi à un haut niveau la capacité de recherche et d'innovation en ayant recours, en particulier, à l'électronique qui devrait exercer une influence prépondérante sur l'amélioration des véhicules et leurs performances, d'obtenir un consensus social.

Je soulignerai que, dans ce domaine, cette tâche est peut-être la plus délicate qui s'impose à vous dans le cadre du redéploiement industriel parce qu'elle est valable non seulement pour le secteur automobile, mais aussi pour tous les autres secteurs des industries que l'on qualifiait auparavant de « lourdes ». Dans ces industries, en effet, l'une des clefs de la réussite ou de l'échec sera la façon dont les personnels intéressés comprendront l'ensemble de cette politique et les raisons qui justifient son succès. Leur opposition — il ne faut pas le cacher — bloquera le processus et conduira alors à un échec ou à des conflits durs. Pour les éviter, il est fondamental de parvenir à un pacte social qui réglerait les conséquences de ces mutations.

Si, pendant vingt ans, l'industrie automobile a été l'instrument privilégié de la création d'emplois comme, du reste, l'un des instruments privilégiés de l'aménagement du territoire — il faut malheureusement constater, avec réalisme et pessimisme, que l'évolution à moyen terme va transformer complètement la situation de l'emploi dans cette industrie.

Une politique volontariste s'impose — personne ne peut l'ignorer et personne ne pourra l'éviter — mais il convient de la conduire dans un climat à la fois de compréhension et d'équité.

Quand on mesure les effets désastreux des grèves de ces trois dernières années, l'allongement des délais de livraison, le découragement des acheteurs, la détérioration de l'image de marque de la voiture française à l'étranger, quand on calcule les pertes considérables qu'ils ont entraînées, on ne peut que redouter les effets maintenant connus de ce qu'il convient d'appeler le phénomène de la spirale britannique. Il ne faut pas l'ignorer, nous pouvons connaître le même phénomène en France en 1985. Les épreuves de force insensées qui sont tentées quelquefois contre le développement du progrès et contre l'apparition de certaines technologies ont toujours été négatives, malheureusement, pour toutes les parties intéressées.

Si la diffusion de l'automatisation ne peut être freinée par des contraintes économiques et sociales, elle ne peut, je crois, être imposée sans que les incidents majeurs qu'elle pourra entraîner en contrepartie n'aient été à l'avance négociés. Les indispensables ajustements de salaires et d'emplois demandent des relations professionnelles nouvelles et — c'est un souhait — une action syndicale exemplaire.

L'industrie automobile est condamnée à innover, à mettre au point sans cesse de nouveaux modèles face à une concurrence imposée par la loi du marché international, et à améliorer de façon permanente la qualité de ses produits et de ses services.

C'est de la politique que conduira le Gouvernement pour soutenir son effort dans la voie du redressement et du dynamisme retrouvé de l'un des secteurs économiques les plus importants qu'à mon avis seront jugées à leur réelle valeur les intentions du Premier ministre et sa volonté de moderniser et de rassembler. (Applaudissements sur les travées de l'U. R. E. I., du R. P. R. et de l'union centriste.)

M. le président. La parole est à M. Vallon, auteur de la question n° 24.

M. Pierre Vallon. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, j'ai eu plusieurs fois l'honneur de venir expliquer devant vous la situation préoccupante de l'industrie automobile française. Quand j'ai déposé cette question orale, je redoutais déjà les difficultés que traverse de nouveau ce secteur industriel.

La dernière fois, le vendredi 4 mai 1984, j'avais cru bon d'exprimer mon inquiétude à M. Laurent Fabius quant à l'évolution de la situation. Permettez-moi aujourd'hui de vous citer l'opinion des professionnels sur la conjoncture : « Les constructeurs français ont enregistré en juin 1984 des reculs d'autant plus spectaculaires qu'ils se comparent aux résultats favorables de juin 1983. Ces reculs s'inscrivent cependant dans la tendance constatée depuis le début de l'année.

« La phase dépressive que connaît le marché intérieur français est plus accentuée et plus durable qu'on ne le prévoyait. Les différentes mesures prises au cours des derniers mois à l'encontre de l'usage de l'automobile entretiennent cette tendance. Sa prolongation devient préoccupante, car elle risque d'affecter l'ensemble du tissu industriel et commercial dépendant de l'automobile, part importante de l'activité nationale. »

Comme vous le savez, madame le ministre, un Français sur dix — j'entends par là 10 p. 100 de la population active — vit de l'automobile.

En effet, les effectifs concourant à la production automobile s'élèvent à près de 800 000 personnes ; si l'on y ajoute les emplois liés à l'usage de l'automobile et aux transports, on constate que l'automobile procure une activité à plus de deux millions de personnes.

L'industrie automobile affronte une période de mutations technologiques particulièrement cruciale. Les situations acquises dans le passé ne peuvent, dans un contexte de concurrence internationale exacerbée par l'affaiblissement relatif du marché, être considérées comme durables. Il en résulte de lourdes menaces pour l'emploi dans les entreprises qui ne réussiront pas cette mutation.

S'agissant de l'emploi direct chez les constructeurs, l'industrie automobile ne jouera plus le rôle qui a été le sien au moment de l'expansion de ses débouchés.

En revanche, une industrie automobile puissante pourrait jouer un jour un rôle d'entraînement décisif dans des secteurs industriels qui lui sont liés : les automatismes, les nouveaux matériaux, l'électronique industrielle, les équipementiers, par exemple.

Dans le monde entier, une mutation technologique fondamentale s'est engagée, celle de la robotique et de l'informatique. L'industrie automobile met en place des automatismes de plus en plus sophistiqués. Si l'atelier sans hommes n'est qu'une image, l'atelier avec moins d'hommes et plus de spécialistes devient la réalité.

Des défis auxquels se trouve confrontée, l'industrie française de l'automobile, celui qui porte sur la mutation industrielle et l'emploi est celui auquel l'opinion publique se révèle la plus sensible. Son attitude a été polarisée sur le problème des réductions d'effectifs dans la région parisienne. Pour beaucoup, c'est à cela que se résume la crise de l'industrie automobile. Malheureusement, la réalité est encore beaucoup plus complexe.

Il s'agit, en effet, de passer d'une industrie à forte main-d'œuvre peu qualifiée à une industrie à main-d'œuvre réduite, mais de plus haute qualification, au service d'unités de production plus complexes. Il semblerait que, pour retrouver sa compétitivité, l'industrie automobile française doive augmenter sa productivité de plus de 5 p. 100 par an pendant plusieurs années.

Nous en sommes arrivés à une infériorité technique manifeste. Je ne veux pas dire que nous n'avons pas des modèles performants mais, sur un produit automobile fini, il existe un écart de coût de 25 p. 100 à 30 p. 100 entre un producteur japonais

et un producteur européen ou américain. Cependant, alors que l'ouvrier américain est payé quelque vingt dollars de l'heure, le travailleur français en reçoit dix.

La faiblesse de la productivité de nos entreprises automobiles est d'autant plus préoccupante qu'elle se double d'une incapacité à investir.

Comme le remarque le Conseil économique et social dans la conclusion de son excellent rapport des 12 et 13 juin 1984, « pour améliorer sa productivité et retrouver sa compétitivité, l'industrie automobile doit investir. Pour investir, il lui faut restaurer sa capacité d'autofinancement et, par conséquent, améliorer sa productivité. Comment sortir de ce cercle vicieux ? Tout est là ».

Pourtant, les grands constructeurs américains et européens ont connu une évolution des moyens de production et de l'emploi analogue à celle que je viens d'évoquer. Ils ont été confrontés à des problèmes de productivité comparables à ceux que rencontre l'industrie automobile française.

Force est de constater qu'ils ont réagi plus rapidement que l'industrie française, chacun à sa manière d'ailleurs, en tenant compte des données particulières à chaque pays.

Aux Etats-Unis, l'allègement considérable de la charge salariale des firmes automobiles américaines, qui résulte tant de la réduction des effectifs que de la diminution des salaires et des charges afférentes, a permis de réaliser, dans un laps de temps très court, d'immenses progrès de productivité, permettant de procéder à d'importants investissements et de développer l'automatisation.

Les progrès de compétitivité qui en ont résulté ont permis un net redressement de la production, grâce auquel les principaux constructeurs ont pu procéder au rappel de nombreux salariés qu'ils avaient été contraints de mettre au chômage auparavant.

Enfin et surtout, toujours aux U.S.A., les constructeurs ont conclu avec leurs partenaires sociaux des accords aux termes desquels ces derniers renonçaient aux augmentations de salaires — blocage de l'échelle mobile — et à certains avantages sociaux avec des contreparties en matière de sécurité et d'emploi.

A cet instant précis de mon intervention, je ne puis m'empêcher, madame le ministre, de vous rappeler la page 38 du journal *Le Monde* du mardi 20 octobre dernier. Sur cette page, deux titres concernant l'industrie automobile résument la situation ; le premier : « La C.G.T. défie le pouvoir ! », le second : « Les syndicats américains de l'union des travailleurs de l'automobile acceptent une baisse de leur pouvoir d'achat. »

Nous étions à ce moment à la veille de l'annonce du plan social de la Régie. Ce plan de restructuration plusieurs fois reporté a été annoncé au lendemain d'un véritable chantage syndical.

L'attaque a été déclenchée à deux semaines seulement de l'ouverture du 71^e Salon de l'automobile et à la veille du lancement de la Supercinq, la remplaçante tant attendue de la R5. La Supercinq doit, en effet, permettre à la Régie de reconquérir sa position de leader européen, perdue voilà six mois au profit de concurrents étrangers. L'objectif est de couvrir environ 12 p. 100 des besoins du marché français et 5 p. 100 du marché européen dès 1985. C'est un pari ambitieux, mais réalisable ! Pour rentabiliser les 4 300 millions de francs déjà investis dans l'étude et dans la chaîne de fabrication, la Régie devra produire 2 800 Supercinq par jour au minimum.

La C.G.T. en est consciente et c'est probablement pour cette raison qu'elle a obtenu rapidement satisfaction au Mans. Cette usine fournit, en effet, les trains et le berceau moteur de la nouvelle voiture. Un ou deux jours de grève supplémentaires et l'usine de Flins qui, elle, procède à l'assemblage aurait été en rupture de stocks.

C'eût été une véritable catastrophe, contraignant la Régie à différer, en plein salon, la commercialisation de son nouveau modèle en ruinant tout espoir de reconquête.

Est-ce, madame le ministre, ce qu'il vous paraît être un comportement responsable de la part d'une centrale syndicale ? « Car, si vous n'avez pas en face de vous des gens responsables avec qui discuter, cela devient l'anarchie. » Ce n'est pas moi qui le dit, c'est M. Fabius parlant des syndicats dans l'émission « *L'heure de vérité* ».

Les contraintes progressives et nouvelles apparues sur le marché pétrolier ont un effet doublement néfaste sur le secteur automobile : elles augmentent les coûts de production ; elles

font monter les prix de l'essence, ce qui revient à apporter des contraintes nouvelles à l'utilisation de l'automobile. Or, notre véhicule nous est devenu indispensable, à telle enseigne qu'on a pu parler, dans une revue récente, de « société automobile » pour désigner celle dans laquelle nous vivons.

Je voudrais m'étendre sur ces points. Ils marquent les limites de votre responsabilité dans la situation actuelle, mais aussi, le poids de certaines erreurs du Gouvernement.

On ne peut se contenter valablement de constater le taux de syndicalisation incomparablement plus élevé qu'ailleurs et de s'étonner de la docilité de la main-d'œuvre à l'égard d'agitateurs politiques auxquels la C. G. T. sert de couverture. Il faut, à ce propos, noter deux choses.

D'abord la concentration de la main-d'œuvre immigrée au sein d'unités industrielles a entretenu une atmosphère de conflit, a aggravé la rigidité des structures et des comportements sociaux dans l'entreprise, a freiné l'automatisation et, plus généralement, la modernisation des firmes qui comportaient une telle caractéristique. Dès lors, il est clair que la solution à ces problèmes passe par une politique de l'immigration responsable, transparente et tolérante. Quelles sont, madame le ministre, les propositions du Gouvernement en ce domaine ?

Le deuxième aspect est au moins aussi essentiel. L'opinion publique l'a très bien senti : alors que leurs emplois étaient menacés, les travailleurs des usines Citroën n'ont pas cédé aux mots d'ordre et aux invectives qui tiennent bien souvent lieu, chez certains syndicats, de réflexion et de dialogue. Alors, il est temps de faire comprendre aux ouvriers de la régie Renault que le contribuable français ne peut pas payer pour leur cinquième semaine de congés payés, leur treizième mois, leur prime ou le maintien de leur emploi n'importe quel prix, sinon nous aurions deux France. J'attends que vous nous disiez, madame le ministre, que des suppressions d'emplois — elles sont difficiles et Dieu sait si un certain nombre de mesures doivent être prises pour qu'elles soient le moins douloureux possible — peuvent aussi intervenir dans une entreprise nationalisée.

Il reste à expliquer au Sénat, madame le ministre, la façon dont sera financé ce plan social, quand on sait que Renault a perdu 3 600 millions de francs au premier semestre et prévoit le retour à l'équilibre financier pour 1985.

Les exemples étrangers nous rappellent, en République fédérale d'Allemagne et en Grande-Bretagne, que la négociation entre les différents partenaires sociaux est la base de l'assainissement dans la mesure où les intérêts de chacun sont clairement compris et ne font pas l'objet d'un chantage irresponsable.

Je m'étais permis, lors de ma dernière intervention, de faire état de l'expérience intéressante de Fiat à Turin. Dans ce secteur, 23 000 licenciements prévus par la direction étaient transformés en chômage technique permanent. Les 23 000 travailleurs ne sont pas licenciés, mais ils n'appartiennent plus vraiment à l'entreprise qui les rappellera le jour où elle en aura besoin. Les travailleurs touchent alors 92 p. 100 de leur salaire versé par l'Etat, ce qui revient à dire qu'à partir de 1981, l'Etat apporte une subvention indirecte à la firme automobile. En 1983, pour la première fois depuis des années, Fiat est redevenu bénéficiaire et a, de nouveau, embauché de manière significative.

J'aimerais, madame le ministre, que vous nous fassiez part de vos réflexions sur cet exemple de redressement de nos voisins italiens.

Enfin, le tour d'horizon international serait incomplet si je n'évoquais pas la situation particulière du Japon.

Toutes les comparaisons de prix de revient et de productivité ne peuvent être évidemment qu'approximatives. Les analyses concordent cependant pour estimer de 30 à 40 p. 100 l'avantage de prix de revient dont bénéficient les constructeurs japonais par rapport à leurs concurrents américains ou européens. A l'heure actuelle, l'industrie japonaise a une productivité globale à peu près deux fois et demie celle de la France.

Pourquoi ? Parce que la main-d'œuvre japonaise est une main-d'œuvre de qualité — le niveau moyen correspond au baccalauréat — relativement jeune, attachée à l'entreprise, ayant le goût du travail. Le nombre réel de jours de congés est très inférieur à celui de l'Europe. Le nombre des heures travaillées est, en revanche, très supérieur : 2 028 heures au Japon ; 1 564 heures à 1 606 heures selon les catégories de personnels en France.

Pour ce qui est des journées de grève, je ne porterai pas ici de jugement de valeur, mais, comme mon collègue et ami M. Souvet, j'ai eu l'occasion de visiter une usine du groupe Nissan près de Tokyo. Nous avons été reçus, avec deux de mes collègues sénateurs, par le P. D. G. de Nissan. Nous lui avons posé quelques questions, une en particulier sur les jours de grève. C'était au début de 1981. En janvier 1980, le groupe Nissan, qui compte une vingtaine d'usines, légèrement plus grand donc que Renault, n'avait pas connu depuis 1953 une seule heure de grève !

Nous lui avons posé une autre question sur l'absentéisme : 1,97 p. 100 dans le groupe Nissan pour plus de 10 p. 100 chez Renault.

Evidemment, nous sommes obligés de réfléchir sur ces données brutes, sans pour autant porter de jugement de valeur ni souhaiter que la civilisation japonaise s'introduise en France.

Une usine Toyota, quelle que soit la fourniture, dispose de quatre heures de stock environ ; dans une usine française, le stock moyen approche vingt jours.

Il convient d'ajouter à cela que les coûts salariaux sont en moyenne nettement plus faibles au Japon ; voisins chez les constructeurs, les salaires sont nettement inférieurs au niveau des sous-traitants et des équipementiers à ce qu'ils sont en France par exemple. Quant aux charges sociales, on pourrait évidemment en parler longuement. Ce ne serait pas, bien entendu, un procès fait uniquement au gouvernement socialiste en place depuis 1981, car, malheureusement, depuis de nombreuses années, elles se sont élevées beaucoup trop.

Quand on a la possibilité — j'ai eu l'occasion de vous le dire, madame le ministre — de se rendre à Singapour, dans une usine Thomson, par exemple, on peut établir des comparaisons sur les prélèvements obligatoires, qui ne sont là-bas que de 25 p. 100. La firme va implanter une usine dans l'Etat de Malaisie, qui n'a pas tout à fait la même structure juridique que Singapour. Les prélèvements obligatoires y sont de 17 p. 100. Comme ils sont parvenus chez nous aux environs de 45 ou 46 p. 100, il est bien évident que des problèmes de compétitivité se posent quand tous ces produits arrivent sur le marché européen !

Bien entendu, on ne peut pas envisager de transposer entièrement ce système. Mais maints enseignements d'ordre commercial, industriel et de gestion peuvent en être tirés.

Pour faire face à la concurrence internationale, la solution des problèmes de financement est primordiale. Or, on connaît la situation financière très dégradée des grandes firmes françaises.

Je vous demande, madame le ministre, d'indiquer au Sénat si le Gouvernement prévoit, à titre de relais, un appui important des pouvoirs publics et de nous dire sous quelle forme il pourrait éventuellement exister.

Enfin, dans un autre domaine, nous aurons bientôt l'occasion de condamner ici l'ingénieuse utilisation que le budget de 1985 fait de la parafiscalité pétrolière. Il est certain que, dans le cadre d'une politique énergétique qui, trois ans après, cherche encore sa cohérence, on peut faire à la fois tout et n'importe quoi.

Mais n'oublions pas l'impact désastreux des hésitations en ce domaine sur la situation de l'industrie automobile. Si nous ne maîtrisons pas notre consommation pétrolière, nous serons amenés à remettre en cause le redressement précaire de notre balance des paiements et nous serons responsables de troubles importants sur les marchés internationaux. Le déficit commercial qui résulte d'une hausse des prix des produits pétroliers ne procède pas seulement directement, je le rappelle, mais aussi indirectement de l'augmentation parce qu'elle élève le coût de production de tous les équipements ou produits intermédiaires utilisant des hydrocarbures, non seulement comme énergie, mais aussi comme matières premières et vous savez que, pour l'automobile, ils sont nombreux.

Nous ne savons que trop aujourd'hui que les prix des produits pétroliers peuvent s'élever, simplement et malheureusement parce que le dollar augmente contre notre monnaie. Il est évidemment possible de prétendre que la hausse du dollar accroît la compétitivité de l'industrie à l'exportation, particulièrement aux Etats-Unis — on l'a vu avec l'Airbus — et, plus généralement, hors de l'orbite des monnaies européennes. Mais les résultats récents à l'exportation de l'industrie automobile en France amènent à s'interroger.

Je vous demande, par conséquent, madame le ministre, quel phénomène l'emporte sur l'autre selon vous et quelle politique cela vous inspire. La réponse est importante : elle montrera selon quelles modalités, en pratique, votre Gouvernement assure la cohérence entre sa politique économique et sa politique monétaire, entre les contraintes industrielles et les contraintes du marché des changes. Il est des circonstances où apparaissent les effets néfastes du différentiel d'inflation, que le Gouvernement est pour l'instant dans l'incapacité de résorber, à l'égard de nos partenaires.

Enfin, je voudrais évoquer la réaction défavorable de la France à l'encontre de l'initiative allemande visant à supprimer le plomb dans l'essence à moyen terme. Le Gouvernement français a semblé voir dans l'intention écologique un prétexte à une mesure fondamentalement protectionniste. Je vous demanderai donc si, malgré l'apparente précipitation de sa réaction, le Gouvernement avait mesuré l'impact économique de la mesure. Mais il est logique de vous interroger également sur vos intentions : envisagez-vous, madame le ministre, une réforme de la réglementation concernant la teneur de l'essence en plomb ?

Je ne voudrais pas traiter plus longtemps des considérations de pure technique, car il est un problème grave sur lequel je voudrais insister.

La hausse du prix de l'essence et la faiblesse du marché intérieur de l'automobile annoncent de sombres perspectives économiques, mais aussi d'inquiétantes évolutions sociales. Posséder une automobile a cessé, en France, d'être un luxe. Il ne faudrait pas qu'il le redeviene. La voiture particulière accorde une certaine liberté. Certes, elle n'est pas à situer sur le même plan que la liberté de la presse, la liberté de l'information, la liberté d'entreprendre et d'une manière générale les libertés publiques, mais ce n'est pas une raison pour amoindrir celle-là aussi. L'automobile est une industrie essentielle parce qu'elle demeure le symbole de notre société. Les difficultés économiques récentes du socialisme ne doivent pas remettre en cause les victoires de la croissance.

Pourtant, par une fiscalité trop lourde, l'automobile est en train de devenir une véritable vache à lait. La fiscalité automobile exerce une influence majeure sur le marché par son poids et ses modalités. La T. V. A. sur les ventes de voitures neuves est perçue au taux majoré de 33,3 p. 100, ce qui est le taux le plus élevé parmi les pays constructeurs européens : 14 p. 100 en Allemagne par exemple.

La fiscalité spécifique à l'automobile n'est pas neutre à l'égard du produit. Tel est notamment le cas de la vignette, qui a un impact psychologique très supérieur à son incidence économique réelle. Vient s'ajouter à ces taxes un relèvement important du prix et de la fiscalité des carburants, des péages autoroutiers et surtout des assurances. Entre 1980 et 1984, l'assurance auto aura augmenté de 75 p. 100, alors que les prix à la consommation — indice I. N. S. E. E. — augmentaient de 45 p. 100 environ. La fiscalité est responsable de plus de la moitié de l'augmentation des hausses des primes d'assurance. La part de la fiscalité dans les primes d'assurance est passée de 12,5 p. 100 en 1975 à 24 p. 100 en 1984.

Pour l'ensemble de l'année 1983 et après élimination des doubles emplois, la collectivité nationale aura donc reçu environ 160 milliards de francs de l'automobile et des activités qui s'y rattachent.

Par conséquent, je vous demande, madame le ministre, quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour alléger cette charge fiscale trop importante ou pour le moins la garantir contre toute aggravation.

Pour la troisième année consécutive, l'industrie automobile a subi les effets d'une crise engendrée par un changement en profondeur de l'environnement économique et social.

De plus, des facteurs économiques défavorables et une augmentation des charges financières ont entraîné un résultat déficitaire.

L'automobile française a des capacités intactes de réaction. Elle n'est pas à classer au rang des industries dépassées, malades ou moribondes.

Mais nous nous devons d'adopter une nouvelle façon d'innover, de nous adapter, de gérer et de travailler.

Complexe, l'enjeu de la fantastique mutation industrielle que nous vivons est à la fois technique et humain. Le succès passe par la mobilisation de tous, avec une volonté commune : gagner. (Applaudissements sur les travées de l'union centriste, de l'U. R. E. I. et du R. P. R.)

M. le président. La parole est à M. Schmaus, auteur de la question n° 30.

M. Guy Schmaus. Monsieur le président, madame le ministre, l'automobile a une telle place dans la vie des Français que tout ce qui s'y passe revêt l'ampleur d'un événement national : c'est vrai pour le salon de l'Auto qui vient d'ouvrir ses portes ; c'est vrai pour le mouvement de grève chez Renault, qui a permis aux travailleurs de se faire entendre, n'en déplaise à nos collègues de droite ; c'est vrai aussi pour toutes les difficultés auxquelles cette industrie, longtemps pilote, est aujourd'hui confrontée.

Cela souligne la responsabilité du Gouvernement dans toutes les décisions qu'il est amené à prendre.

Or, l'automobile française est à la croisée des chemins ! Va-t-elle poursuivre son déclin, comme l'a prévu et voulu la direction du groupe P. S. A., qui, après Talbot, a programmé la mise à mort de la marque Citroën, en s'attaquant à son cœur : la région parisienne ?

Ou bien va-t-elle sortir des difficultés grâce à des solutions adacieuses et novatrices ?

Ainsi, le 4 mai dernier, j'avais déjà appelé avec insistance l'attention de votre prédécesseur, aujourd'hui Premier ministre.

Si la question que je vous ai posée concerne un sujet précis, le nouveau moteur Fire 1000, elle ne saurait pour autant être examinée en dehors du domaine général de l'industrie automobile française. C'est la raison pour laquelle je me suis inscrit dans ce débat. J'espère, madame le ministre, que vous me répondrez.

Je veux d'abord souligner que la coopération entre Fiat et Peugeot S. A. pour mettre au point un nouveau moteur de petite cylindrée est une bonne chose, à condition que les deux partenaires en tirent profit.

C'est, à mes yeux, une chance à saisir tout de suite pour Citroën, dont on connaît les graves difficultés.

Or, au lieu d'étudier cette possibilité, la famille Peugeot, propriétaire de la firme aux deux chevrons, en a décidé autrement. Contrairement à Fiat, elle refuse d'annoncer la date et le lieu de fabrication en France du nouveau moteur, comme vient de le confirmer M. Calvet. Dans le même temps, elle exige et malheureusement obtient l'aval du Gouvernement pour procéder à une nouvelle vague de licenciements. Elle annonce sa ferme intention de fermer les usines Citroën de la région parisienne, c'est-à-dire précisément les sites industriels susceptibles de fabriquer le fameux petit moteur du « siècle ».

Face à un tel comportement liquidateur, antinational, anti-social, le Gouvernement ne peut rester muet.

En doit-il pas reconsidérer sa position concernant les licenciements chez Citroën ? D'autant qu'ils ont été opérés sans une seule justification économique sérieuse. Ils ont, au contraire, désorganisé la production dans bien des ateliers.

Le Gouvernement pourrait ainsi obliger le groupe P. S. A. à jouer la carte de la modernisation et de la relance industrielle des usines Citroën de la région d'Ile-de-France.

De nouvelles négociations devraient donc avoir lieu.

Il est, en effet, urgent qu'un vaste débat sur l'avenir de l'automobile soit engagé en vue de définir les axes d'une relance offensive du secteur motorisation.

L'avenir de Citroën en région parisienne, mais aussi celui de la mécanique à Renault Billancourt, de Jaeger et de Solex en dépendent.

Depuis quinze ans, la politique de déclin poursuivie par les constructeurs n'a pas permis la fabrication de moteurs de petites cylindrées. Pourtant, l'automobile française leur doit en grande partie son renom.

La fabrication en France de ce petit moteur franco-italien de 1000 cm³ constitue, je le répète, une chance pour Citroën dans la mesure où la vocation motoriste des usines de Nanterre et de Levallois, menacées de fermeture, est propice à la production du Fire 1000.

Elle aurait, en outre, le mérite d'assurer des charges de travail à la fonderie de Clichy.

Il s'agit d'un moteur de conception avancée, dont la paternité revient, pour une part, aux techniciens et ingénieurs du centre d'étude Citroën.

Il est économe de carburant et en coût de fabrication. Il fait appel à des techniques de pointe pour sa production. Il est silencieux.

De plus, il apparaît comme le meilleur de sa catégorie, aussi bien en fiabilité qu'en longévité.

Il peut donc prendre une large place sur le marché national des petites cylindrées, d'une part, pour accélérer le lancement du nouveau véhicule Cosa, pour lequel le Fire 1000 avait été conçu, alors que l'on parle encore de l'équiper avec un moteur de qualité, certes, mais déjà ancien, et, d'autre part, pour répondre aux besoins en matière de petit moteur, qui sont de l'ordre de 400 000 par an, soit 13 p. 100 de la production nationale.

Le moment est donc on ne peut mieux choisi pour rechercher tout à la fois l'efficacité économique, la rentabilité financière et l'innovation technique.

Dans cet esprit, n'est-il pas indispensable d'explorer toutes les possibilités de la coopération entre constructeurs français — laquelle est à peine ébauchée à l'heure actuelle — et de défricher avec audace une collaboration qui doit aller de pair avec la conservation d'une autonomie pour chaque marque ?

Pourquoi la régie Renault ne serait-elle pas intéressée par le Fire 1000, elle qui n'a pas encore entrepris d'étude sur les petits moteurs de demain ? Cela lui éviterait des investissements inutiles. Cela lui permettrait de se consacrer à d'autres catégories de moteurs dont elle a besoin pour le renouvellement de ses modèles.

Certes, nous ne négligeons pas les techniques de conception et d'assemblage. Mais, à notre époque, la question du moteur est devenue décisive.

En effet, l'avenir des constructeurs dépendra de leur capacité à offrir, dans les vingt prochaines années, des modèles performants, variés, originaux et esthétiques.

Or, malgré quelques recherches pour l'utilisation de matériaux nouveaux, tel le prototype du moteur appelé « céramique », ou pour la réduction de la consommation de carburant, l'automobile française prend du retard dans le domaine des moteurs.

De surcroît, personne ne peut ignorer la perspective d'une essence sans plomb, d'autant que nos voisins de la République fédérale d'Allemagne semblent vouloir se servir de ce prétexte pour exercer une certaine forme de protectionnisme. En tout état de cause, notre industrie doit tenir toute sa place dans la lutte nécessaire contre la pollution. L'Institut français du pétrole devrait sans tarder s'atteler à la tâche et favoriser dans ce dessein la concertation entre les ingénieurs et techniciens des compagnies pétrolières et des constructeurs.

Cette relance de la filière motorisation ne peut évidemment se concevoir en dehors de la stratégie, de la politique globale des constructeurs confrontés aux contraintes de la compétitivité et des financements.

On nous dit qu'il faut réduire les effectifs pour accroître la productivité en raison de la réduction du marché et des pertes financières.

J'observe d'abord que la baisse du pouvoir d'achat, la montée du chômage, les hausses de carburants, des assurances et des taxes contribuent, pour une large part, à la chute des immatriculations.

J'observe, ensuite, que chaque fois que l'on a réduit les effectifs dans l'industrie automobile — par exemple chez Talbot et Citroën — on n'a fait qu'amputer leur capacité de production et favoriser du même coup la pénétration des voitures étrangères.

J'observe, enfin, que la part des salaires n'intervient que pour 20 p. 100 dans le prix de revient des automobiles. Qu'attend-on pour s'occuper enfin des 80 p. 100 restants, dont on ne parle jamais ?

L'archaïsme, c'est la politique de réduction aveugle et systématique des effectifs, de mépris pour la vie des travailleurs, pour leur dignité et leur formation.

L'archaïsme, c'est la casse des usines, les gaspillages, la spéculation sur les marchés financiers américains au détriment des investissements en France.

L'archaïsme, c'est P. S. A. qui veut couler la firme aux deux chevrons. N'est-il pas opportun, madame le ministre, d'envisager des mesures pour arracher Citroën des griffes de Peugeot ?

Certes, l'automobile n'est pas épargnée par la crise. J'ai d'ailleurs eu maintes occasions d'avancer ici même des propositions destinées justement à éviter les déboires que nous constatons aujourd'hui.

Nous ne prétendons pas, nous, communistes, avoir raison sur tout, ni tout savoir. Mais, dans la France de 1984, le dialogue, la concertation doivent permettre d'apporter d'autres solutions que les mesures usées, passées qu'on a appliquées jusqu'à maintenant et qui ont fait fiasco.

Il est grand temps de changer de cap, de rejeter la facilité qui conduit au déclin et d'avancer dans une voie nouvelle.

A cet égard, je me félicite que chez Renault les salariés aient illustré, dans leur diversité, mais avec une même détermination, le lien qui existe entre leur pouvoir d'achat, leur emploi et l'avenir de leur entreprise.

Oui, d'autres choix sont possibles. Ils ont trait à l'emploi, à la reconquête du marché national, au développement de toutes les filières automobiles, à la modernisation des usines, des constructeurs et des équipementiers, à l'amélioration des produits et à la qualification des hommes.

Ces mesures exigent des investissements matériels, des crédits pour la formation des personnels et pour la recherche.

Mais l'enjeu est de taille : c'est la première de nos industries ; ce sont deux millions d'emplois c'est donc un potentiel d'une grande richesse qu'il faut redéployer dans le sens des intérêts du pays.

Voilà pourquoi nous avons proposé que s'engage un large débat national sur l'avenir de l'automobile française.

Nous ne ménagerons aucun effort pour que les intéressés en fassent leur affaire et que ce débat débouche sur des solutions concrètes, réalistes et prometteuses d'avenir. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à Mme Bidard-Reydet, auteur de la question n° 32.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, la situation de l'industrie automobile nationale appelle, on l'a vu tout au long de ces débats, des solutions de grande ampleur.

Aujourd'hui, on déplore le recul du marché intérieur et la réduction de la part des constructeurs français dans celui-ci.

Nos exportations se heurtent également à des difficultés croissantes. L'efficacité économique du capital engagé et la compétitivité baissent ; la dégradation du rapport qualité-prix des véhicules, le vieillissement des gammes, l'allongement des délais de livraison, l'insuffisance des réseaux commerciaux, l'amointrissement de la qualité et de la fiabilité détournent l'usager du marché national. Les groupes manquent de débouchés nouveaux, notamment hors automobile. Le diagnostic est connu.

Nous connaissons également les remèdes appliqués inlassablement par le patronat avec le soutien des gouvernements de droite : licenciements et réductions des capacités de production.

Ainsi P. S. A. et la direction de Citroën disent-ils : « Il y a sureffectifs, c'est-à-dire trop de salariés ; il faut supprimer des emplois ! »

Prises sans concertation et de façon hâtive pendant les vacances, ces décisions ont frappé uniquement les usines de la région parisienne, et surtout celle d'Aulnay-sous-Bois. Ces remèdes n'ont fait qu'aggraver les maux.

On peut difficilement admettre que la modernisation du secteur automobile, qui s'impose de façon criante, doive passer par une poursuite accélérée de ces méthodes. Le problème est donc : peut-on faire autrement ?

Le débat semble évoluer au fil des mois. Le parti communiste y intervient pour une bonne part et certaines de ses idées sont reprises ou du moins écoutées avec intérêt. C'est le cas notamment de la lettre ouverte de Philippe Herzog aux cadres de l'industrie automobile.

Les récentes déclarations du P.-D.G. de la firme Renault, M. Hanon, dans sa conférence de presse du 2 octobre dernier, sont également intéressantes. Alors que, depuis le début de l'été, notamment avec le rapport Dalle, on associait modernisation et suppression d'emplois, M. Hanon semble en écarter la perspective et envisage des formations plus longues que celles qui ont

été imaginées précédemment. Il a également précisé qu'il entendait dorénavant augmenter ses exportations vers les Etats-Unis « à partir de la France » et de l'Europe alors qu'il le jugeait impossible il y a peu. Reste à savoir comment on va réaliser ces objectifs.

Je souhaiterais, madame le ministre, que vous puissiez répondre à nos interrogations. Quel rôle compte jouer le Gouvernement à l'égard de la firme Renault, notamment en matière de financement ? Il aura fallu d'après conflits sociaux pour aboutir à des perspectives de modernisation qui s'opposent aux déclarations antérieures, tant pour l'automobile en général que pour Renault en particulier, déclarations qui mettent en cause les méthodes déjà employées chez Citroën, que j'ai rappelées tout à l'heure.

Chaque partenaire a charge d'intervenir pour ce qui le concerne, mais le Gouvernement a aussi, semble-t-il, un rôle à jouer. Ne peut-il pas s'engager clairement à faciliter la prise en compte de propositions maintes fois avancées par notre groupe et reprises, de plus en plus, par les travailleurs et même dans certains discours de la direction des firmes ?

Si l'on analyse les causes des problèmes de l'automobile, on ne peut méconnaître que la baisse du marché intérieur est liée à la politique de rigueur, qui diminue le pouvoir d'achat tout en accroissant les charges des usagers.

Les augmentations du pouvoir d'achat en 1981 et en 1982 avaient permis en 1982 et 1983 d'atteindre un chiffre record d'immatriculations de voitures neuves. En 1984, elles ont baissé de 15 p. 100 sur les six premiers mois.

Nous aimerions également connaître votre sentiment, madame le ministre, sur nos propositions pour améliorer le pouvoir d'achat des acheteurs potentiels. Ne peut-on chercher à réduire le prix des véhicules et le coût des charges supportées par l'usager : l'essence, les assurances, dont l'augmentation est considérable, le taux du crédit automobile, la marge bénéficiaire des réseaux commerciaux ? Ne peut-on aussi envisager une baisse de la T. V. A. de 33 à 17 p. 100 ? Il est difficile, en effet, de considérer l'automobile comme un produit de luxe.

Ne pourrait-on prévoir l'ouverture de « comptes épargne automobile », qui autoriseraient des tarifs préférentiels et des taux de crédit bonifiés à l'achat auprès des constructeurs français ?

Toujours en vue d'élargir les débouchés, il paraît nécessaire de renouveler les gammes des constructeurs, notamment les voitures populaires. Ne devrait-on pas maintenir la production des 2 CV et des 4 L, tout en préparant leur relève par des véhicules de bas de gamme de qualité, à des prix accessibles tels que la Cosa dont Peugeot retarde le lancement de manière injustifiable ?

Par ailleurs, une réduction des réimportations nous semble s'imposer ; il ne s'agit évidemment pas de fermer toutes les usines implantées à l'étranger, mais n'est-il pas irrationnel que 300 000 véhicules de marque française, construits à l'étranger, soient annuellement réimportés d'Espagne ou du Portugal surtout, mais également de Belgique ou de Roumanie ? Ne peut-on conduire des négociations avec ces pays pour modifier cet état de choses ?

En Seine-Saint-Denis, par exemple, à l'usine Renault de Saint-Ouen, seule grande usine d'outillage du groupe, la négociation d'hier aboutit au maintien de la charge de travail jusqu'en 1989, notamment par le rapatriement des travaux effectués à l'étranger.

La lutte des salariés de Renault permet d'amorcer une orientation industrielle nouvelle, conforme à l'intérêt de notre pays. Si elle était poursuivie — ce que nous souhaitons — elle pourrait apporter des solutions dans le domaine de l'emploi.

Il existe des besoins massifs sur le marché mondial de l'automobile ; alors pourquoi se cantonner au marché américain, voire japonais, plutôt que de rechercher des coopérations avantageuses avec les pays en voie de développement et les pays socialistes ?

Moderniser suppose une diversification des activités des groupes. En partant de la reconquête de la filière des équipements, les firmes pourraient rechercher des débouchés au-delà de la filière automobile en devenant fournisseurs d'équipements pour les autres industries.

On peut concevoir, par exemple, que les composants soient montés par des P. M. E. qui fabriquent les machines dans les industries utilisatrices. On sait, en effet, que la situation catastrophique des industries des machines et le retard pour les automatismes tiennent pour une part au coût des composants importés et à l'absence de services industriels.

Plutôt que de perpétuer un rapport dominé-dominant dommageable pour toute la branche, les constructeurs ne pourraient-ils développer des contrats avec les équipementiers et sous-traitants français ? La stabilité des délais et des prix aurait pour contrepartie une assistance technique à la modernisation, à la formation et la stabilité d'un débouché. A ce propos, madame le ministre, pouvez-vous nous informer du bilan d'activité de l'institut de développement industriel des composants automobiles, mis en place voici à peu près trois ans par votre prédécesseur ?

En matière de coopération, nous pouvons déplorer l'insuffisance notoire de liens entre les constructeurs français.

Moyennant d'importants financements initiaux, la résolution en commun de certains problèmes aboutirait à terme à une diminution des coûts.

Pour servir de telles politiques industrielles, d'importants financements extérieurs s'imposent : crédits bancaires, mais aussi fonds publics ! Nous avons maintenant l'exemple du plan productique où les aides publiques, par le biais des Codévi, financent les importations au lieu d'encourager la production nationale. Ne croyez-vous pas, madame le ministre, qu'il serait plus bénéfique d'orienter les fonds publics vers une politique nationale des équipements ?

Qu'avez-vous prévu de faire en ce sens ? A propos de Peugeot, on a parlé d'un nouveau partenaire financier. Qu'en est-il exactement ? Au cas où cette éventualité ne se réaliserait pas, les pouvoirs publics entendent-ils aider financièrement Peugeot et, si oui, dans quelle perspective ?

Deux mille robots ont été prévus pour Peugeot à l'horizon d'une dizaine d'années. Qui les fabriquera ?

J'ai commencé par l'emploi et je finirai par l'emploi, parce que nous croyons que son maintien et son développement, l'augmentation des qualifications, l'intervention accrue des travailleuses dans l'entreprise sont des conditions indispensables au processus de modernisation. L'exemple de Citroën à Aulnay le démontre *a contrario*.

Dès l'installation des grandes unités de production, comme celle d'Aulnay, en Seine-Saint-Denis, il était nécessaire d'introduire rapidement les nouvelles technologies — la robotique, l'automatisme — de former les ouvriers et techniciens aux métiers modernes, comme l'ont fait les concurrents étrangers. Malheureusement, d'autres choix ont été opérés.

C'est ainsi qu'à Aulnay, on est passé de 114 000 heures de formation en 1983 à 92 000 heures en 1984, soit une baisse de 20 p. 100.

Supprimer des emplois ne peut, selon nous, qu'aggraver la situation de l'automobile dans la mesure où les « économies » ainsi réalisées ne peuvent compenser la perte de valeur ajoutée créée alors que les groupes doivent parer à des charges incompressibles.

Or, certaines déclarations de M. Hanon nous inquiètent à ce sujet. Ainsi, il a déclaré, dans un quotidien parisien : « Nous devons être très stricts en ce qui concerne la masse salariale ». De même, il semble concevoir l'investissement pour réduire globalement l'emploi, ce qui reviendrait à diminuer les richesses supplémentaires créées et, à terme, à réduire les débouchés.

Comment, à partir de là, obtenir l'équilibre financier escompté pour 1987 et donner un emploi aux travailleurs destinés à passer par une période de formation ?

Pouvez-vous, madame le ministre, nous informer de ce que vous souhaitez réaliser dans ce domaine ? Comment et dans quel secteur s'effectuera la réembauche des salariés formés ?

C'est avec beaucoup d'intérêt que nous écouterons vos réponses. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à Mme le ministre.

Mme Edith Cresson, ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, ce débat sur l'automobile est un grand débat et je vais tenter de répondre aux questions qui m'ont été posées.

C'est un débat d'actualité non seulement parce que M. le président de la République a inauguré aujourd'hui le salon de l'automobile, mais aussi parce que, chacun l'a souligné, l'automobile française traverse actuellement une période de difficultés, difficultés dont nous pouvons triompher grâce à un

certain nombre d'atouts qui sont à notre disposition. Encore faut-il, naturellement, une mobilisation générale des énergies, du réalisme dans l'appréciation de la situation, pas de catastrophisme excessif, mais le sentiment très vif et général qu'il importe de faire appel à toutes nos forces puisqu'il s'agit, comme chacun le sait, d'un secteur industriel tout à fait essentiel pour l'économie, pour l'emploi et pour l'indépendance nationale.

Je répondrai donc, dans un premier temps, d'une manière assez globale ; j'entrerai ensuite dans le détail, et cela pour répondre aux préoccupations des divers intervenants.

Je voudrais d'abord souligner d'un mot les limites de mes attributions. J'ai été interrogée sur à peu près tous les problèmes qui se posent à l'industrie française, notamment sur la fiscalité et les tarifications. Sans vouloir éluder ces sujets, je considère que le ministre de l'économie, des finances et du budget est davantage compétent pour y répondre. De même, les problèmes sociaux sont plutôt du domaine du ministre du travail, qui a prévu un certain nombre de mécanismes pour faire face aux problèmes des sureffectifs, qu'il ne faut pas nier car ils sont réels.

Quelles sont aujourd'hui les caractéristiques essentielles du secteur de l'automobile ?

L'industrie automobile évolue dans un marché très concurrentiel. Elle a largement contribué au développement économique de la France, emploie un très grand nombre de travailleurs, directement ou indirectement, à travers les équipements, mais aussi à travers le réseau de distribution dont je suis surpris que personne n'ait dit un mot car il est très important. Elle représente donc un poste primordial dans notre industrie et notre activité économique.

Avec près de trois millions de véhicules produits en 1983, l'industrie automobile française se situe au quatrième rang mondial, après le Japon — 10 millions d'unités annuelles — les Etats-Unis — 7 millions d'unités — et la République fédérale d'Allemagne — 4 millions d'unités.

Son fort taux d'exportation lui a permis de dégager, en 1983, un excédent commercial dépassant 22 milliards de francs, soit une sensible progression par rapport à l'année 1982 où le solde s'était établi à 18,6 milliards de francs.

L'automobile reste ainsi, en dépit de la croissance des importations, qui est pour nous un sujet de préoccupation, croyez-le bien, l'industrie qui apporte la plus forte contribution à l'équilibre de notre commerce extérieur.

En 1983, les exportations ont représenté 1 600 000 véhicules, soit plus de 54 p. 100 de la production française. Ce très haut niveau d'exportations n'est pas une performance passagère ; il y a vingt ans, en effet, que l'industrie automobile exporte la moitié environ de sa production, ce qui montre combien les voitures françaises sont appréciées à l'étranger.

Au cours du premier semestre de l'année 1984, les constructeurs français ont exporté 869 490 véhicules, soit une baisse de 4,3 p. 100 par rapport à la même période de 1983. Ce chiffre représente toujours à peu près 54 p. 100 de la production nationale.

Plus de 85 p. 100 des exportations de véhicules français se font à destination des pays développés, où la concurrence est très vive. Près de 75 p. 100 d'entre elles sont réalisées à destination de l'Europe, dont 56 p. 100 à destination de la Communauté économique européenne.

Aujourd'hui, Renault se situe à la sixième place mondiale et P. S. A. à la huitième.

Une fois brossé le tableau général de l'automobile française dans le monde, nous devons étudier plus précisément la situation actuelle, qui se dégrade.

Alors qu'elle avait pu faire face au premier choc pétrolier et maintenir sa compétitivité, l'industrie automobile française a vu ses positions concurrentielles se dégrader globalement depuis 1979.

Cette dégradation peut être attribuée à plusieurs facteurs. D'abord, et indiscutablement, à une insuffisance dans le renouvellement de la gamme au cours de la période 1979-1982. Durant les dernières années, les constructeurs étrangers ont mis sur le marché de nouveaux modèles, alors que l'effort de renouvellement français n'est intervenu que depuis 1982 avec le lancement de la R 9, de la R 11, de la BX, de la 205, de la R 25 et, maintenant, de la nouvelle Renault 5. Or vous savez

que les goûts de la clientèle évoluent très rapidement et que toute nouveauté attire. De ce fait, la stratégie qui a été suivie par les groupes français n'a pas permis de lutter, suffisamment en tout cas, contre la pénétration des entreprises automobiles étrangères.

Cette dégradation peut aussi être attribuée à une stagnation de la productivité se traduisant par une élévation du niveau de production nécessaire pour assurer l'équilibre d'exploitation. Alors que les concurrents américains et surtout japonais — ces derniers depuis déjà de très nombreuses années — faisaient, avec grand succès, des efforts de productivité remarquable, notre productivité n'a pas été suffisante. Le ralentissement de la croissance ne permet plus d'obtenir des gains de productivité aussi facilement que par le passé. La croissance de la production a atteint, en moyenne, 4,7 p. 100 par an entre 1960 et 1980 ; pour l'avenir, il faut s'attendre à une croissance plus faible : de 1 à 2 p. 100 par an environ.

Enfin, cette dégradation peut être attribuée à un phénomène commercial important pour la France, c'est-à-dire aux conséquences de l'intégration de Talbot dans le groupe P.S.A. La fusion des deux réseaux Peugeot et Talbot a conduit à une pénétration accrue des constructeurs étrangers sur le marché français puisque, dans les nombreuses villes où il y avait deux concessionnaires, il n'en est plus resté qu'un, l'autre traitant avec l'étranger.

Les conséquences de ces phénomènes, qui sont assez différents mais qui, malheureusement, se sont additionnés au même moment pour aller dans le même sens, ont été diverses.

Il en est d'abord résulté une perte financière importante pour les deux groupes : plus de 8 milliards de francs pour P.S.A. au cours des quatre dernières années ; 1,6 milliard de francs pour Renault en 1983 après une perte de 1,3 milliard de francs en 1982.

Autre conséquence : une chute de la part du marché européen détenue, bien entendu, par les constructeurs français. La part des marques françaises dans la Communauté est ainsi passée de 30 p. 100 en 1979 à 24,2 p. 100 en 1983. Cette chute résulte presque exclusivement de la baisse de pénétration du groupe P.S.A. après la reprise de Talbot en 1978, Renault résistant bien jusqu'à la fin du premier semestre de 1983.

Au cours des six premiers mois de 1984, le taux de pénétration des marques françaises dans la Communauté s'est établi à 21,6 p. 100. En effet, le succès du modèle R11 n'a pas été suffisant pour rattraper la part de marché perdue par les modèles vieillissants tels que la R5 et la R18. Concurrentement, la part des marques étrangères en France est passée de 22 p. 100 en 1979 à 32 p. 100 en 1983, soit dix points de plus en quatre ans.

Les deux groupes français, en raison de l'intensification de la concurrence internationale, se sont engagés alors dans un processus de modernisation de leurs outils de production, accompagné d'une politique de renouvellement de la gamme.

Cela signifie que l'effort en vue de lutter contre ce processus de dégradation ne commence pas aujourd'hui ; il a déjà commencé.

Ainsi, les deux constructeurs nationaux ont-ils consacré une part importante de leur chiffre d'affaires à l'investissement.

Pour améliorer la compétitivité de l'industrie automobile française, deux domaines prioritaires sont actuellement examinés par les pouvoirs publics et par les constructeurs ; à cet égard, plusieurs orateurs ont souhaité savoir ce que les pouvoirs publics entendaient faire et ce qu'ils allaient faire. Ils ont déjà commencé à agir dans deux secteurs prioritaires, et d'abord dans l'électronique automobile dont plusieurs d'entre vous ont souligné l'importance. Le succès des Japonais vient d'ailleurs du succès de leur électronique.

L'introduction de l'électronique dans les véhicules constitue, en effet, un enjeu majeur pour l'ensemble de l'industrie automobile, qu'il s'agisse des constructeurs, des fabricants d'équipements ou des fabricants de composants. Ce domaine devrait connaître, au cours des dix prochaines années, un important développement avec l'apparition de nouvelles technologies.

Dans le domaine des composants, on constate un progrès très net dans notre pays depuis environ un an. Il est essentiel que l'industrie française mobilise toute son énergie pour se placer au niveau international. A cet effet, les pouvoirs publics ont décidé d'apporter leur soutien aux actions engagées par les constructeurs et leurs fournisseurs dans le cadre du plan de recherche en électronique automobile.

Des questions ont été posées tout à l'heure sur les rapports entre les sous-traitants et les producteurs. Il s'agit d'une question importante. Une recherche a été entreprise en vue d'améliorer la nature de ces relations qui, dans le passé, n'ont pas toujours été bonnes. Aux rapports dominants — dominés d'antan doivent se substituer davantage des rapports de coopération afin que tout le monde progresse dans le même sens et de façon à éviter des déperditions.

Plusieurs projets ont déjà été lancés sur des thèmes importants comme l'injection électronique, l'électronique dans l'habitacle, pour les tableaux de bord par exemple.

Dans le domaine de l'électronique et des composants et constituants électroniques de l'automobile, un certain nombre d'entreprises — je pense par exemple à Jaeger — aidées par les pouvoirs publics ont fait des efforts très importants, notamment des efforts de formation, en doublant les sommes affectées à celle de leurs personnels. Elles ont déjà obtenu des succès marquants.

Le deuxième domaine dans lequel les pouvoirs publics ont fait porter leur effort de coopération avec les producteurs est celui de la réduction de la consommation de carburant. Cette dernière constitue l'un des critères essentiels de choix des consommateurs. Les constructeurs nationaux ont fourni, au cours de ces dernières années, un effort important qui les place aujourd'hui en tête des gammes européennes concurrentes à cet égard.

La consommation moyenne de la gamme française a diminué de 11,5 p. 100 entre 1979 et 1982, passant de 7,83 litres aux cent kilomètres à 6,93 litres. Il s'agit là d'un atout indiscutable pour l'industrie française.

Les constructeurs ont engagé des programmes visant à maintenir cette avance. Sur le plan de la recherche et du développement, le programme visant à réaliser des prototypes de véhicules consommant 3 litres aux cent kilomètres fait l'objet d'un soutien de la part des pouvoirs publics depuis 1981.

Sur le plan industriel, les constructeurs ont entrepris d'accélérer le renouvellement de la gamme des véhicules. Ces nouvelles voitures marquent des progrès substantiels en termes de consommation par rapport aux véhicules actuels comparables.

A l'horizon 1988, la consommation moyenne de la gamme française pourrait ainsi être abaissée de 12 p. 100 par rapport à celle de 1982.

Je sais bien que s'élèvent des plaintes et des revendications à propos des hausses du prix de l'essence. D'autres personnes seraient mieux placées que moi pour répondre à ce sujet. Je dirai simplement que, devant les contraintes de coûts et les contraintes techniques, une mobilisation des efforts est nécessaire pour les surmonter et déboucher ainsi à des progrès technologiques qui nous donnent une avance sur nos concurrents.

De plus, la modernisation de l'outil de production est un objectif prioritaire pour l'industrie française. Dans le domaine de l'automobile, cette modernisation passe par l'installation de machines et d'équipements de haute technologie. En effet, la concurrence internationale exige de notre industrie qu'elle procède à des gains de productivité en automatisant au maximum le processus de production.

Le lancement de nouveaux véhicules est l'occasion privilégiée d'introduire les nouvelles technologies performantes. Il est donc indispensable que le rythme actuel d'investissement de l'industrie automobile soit maintenu.

Les industriels peuvent bénéficier — cette question a été posée — de prêts au taux superbonifié consentis par le crédit national au titre de la procédure d'aide à l'efficacité des équipements et de prêts participatifs au titre du fonds industriel de modernisation créé en 1983 par le Gouvernement.

Ainsi, cette année, Renault a reçu 750 millions de francs de prêts du fonds industriel de modernisation et P.S.A. 700 millions de francs pour des investissements permettant la sortie de nouveaux véhicules plus économes en carburant.

La modernisation permet d'obtenir des gains de productivité dans la mesure où la mutation sociale qui doit l'accompagner peut se faire. Nous assistons en effet, dès aujourd'hui, à une nette évolution de la nature des emplois offerts dans l'industrie automobile. Les tâches pénibles et répétitives sont de plus en plus effectuées par des robots. L'entrée de nouvelles technologies relevant de la productique chez les constructeurs automobiles augmentera le besoin en personnels hautement qualifiés.

Afin de répondre à cette nouvelle demande, les industriels français de ce secteur consacrent une part importante de leurs efforts à la formation continue. Dans ce domaine, nous connaissons un gros retard. J'ai entendu citer ici l'exemple des Japonais qui, effectivement, ont formé leur main-d'œuvre depuis très longtemps. J'ai entendu dire également que des immigrés travaillaient sur nos chaînes. Mais je pose la question : est-ce depuis 1981 que ces immigrés ont été embauchés ? Si l'on n'en voulait pas il fallait procéder à un effort réel de formation depuis longtemps. Cet effort n'a pas été entrepris ou, en tout cas, insuffisamment, avant 1981. Maintenant, il est mené avec beaucoup de vigueur. Naturellement, on trouve que c'est toujours insuffisant et cela ne va jamais assez vite ! Mais il faut savoir qu'il s'agit là d'une volonté du Gouvernement.

Plus de trois millions d'heures touchant environ 100 000 personnes ont été ainsi consacrées en 1983 à la formation continue, ce qui représente une proportion de l'ordre de 2,3 p. 100 de la masse salariale.

Face à des marchés en croissance faible — 2 p. 100 environ — la nécessité de gains de productivité élevés de 5 ou 7 p. 100 par an — et il vaudrait mieux parvenir à 7 p. 100, le taux des Japonais, qu'à 5 p. 100 — pour faire face à la concurrence étrangère, conduit à des réajustements d'effectifs chez les deux constructeurs français.

On peut toujours dire que M. Hanon n'a pas parlé de sureffectifs. Que l'on appelle cela d'une façon ou d'une autre, le terme utilisé m'importe peu, c'est une question de vocabulaire.

Ce qui est certain, c'est que, pour fabriquer une automobile aujourd'hui, il faut beaucoup moins d'ouvriers japonais que d'ouvriers français, je peux le dire clairement à cette tribune.

Que l'on prenne des dispositions sociales et des dispositions de formation, cela est tout à fait nécessaire. M. Hanon a eu raison de le dire — avec la régie Renault, il a un dispositif qui lui permet de le faire, ce qui n'est peut-être pas le cas général dans l'industrie française — il faut faire face le mieux possible à l'aspect social de la situation. Il serait absurde de pratiquer la politique de l'autruche et de dire qu'aucun problème ne se pose en matière de compétitivité, de sureffectifs et de formation. Tout cela va de pair.

Les licenciements ne régleront pas tous les problèmes de l'industrie automobile française, je l'ai très souvent dit. C'est pourtant ce dont on parle le plus, car, d'une façon générale, c'est ce qui frappe le plus l'opinion et c'est le thème qui est le plus souvent repris par les médias, c'est la seule information qui passe. Mais il existe beaucoup d'autres choses à faire, et cela on en parle insuffisamment. Je pense aux efforts de mécanisation, de placement de machines, de recherche de compétitivité et surtout d'amélioration des relations sociales à l'intérieur de l'entreprise.

On admire beaucoup le modèle japonais, modèle que personne ne pourrait supporter ici s'il fallait le suivre, mais, puisque l'on veut s'en inspirer, il est légitime, sans toutefois le copier servilement, de prendre en compte ce qui est intéressant et intelligent ailleurs.

Il faut examiner comment est diffusée l'information, comment les relations ne sont pas de type hiérarchisé, militaire, comme elles le sont encore trop souvent dans les entreprises françaises, et comment on arrive à associer chacun des rouages de l'entreprise du haut en bas en informant, en mobilisant, en intéressant les gens, en leur expliquant à quoi sert leur vie et pourquoi ils travaillent. C'est ce qu'ils veulent. Alors ils sont prêts à se mobiliser et ne formulent pas de revendications excessives.

Une telle politique assurera une mobilisation des Français car ils en sont capables. S'agit-il de « sureffectifs » ou non ? Ce n'est pas mon problème. En revanche, il importe de rechercher des solutions sociales pour faire face à notre manque de compétitivité. Il ne convient pas de se jeter les mots à la figure, il faut profondément modifier les relations à l'intérieur de l'entreprise, à l'intérieur de la hiérarchie. Ainsi nous obtiendrons des résultats.

La modernisation n'est pas seulement un problème de machines, elle se passe dans les esprits, elle se traduit d'abord dans les comportements et dans la façon d'aborder les problèmes de manière précisément moderne et non archaïque.

Le groupe P. S. A. a procédé, en 1984, à des suppressions d'emplois liées à des facteurs de production. Le groupe Renault devra procéder, en 1985, à ce qu'on appelle des « ajustements », lesquels se traduiront par des départs en préretraite, à la mise sur pied de stages de formation et de conversion à de nouveaux

métiers qui concerneront plusieurs milliers de personnes appartenant au groupe. Il conviendra aussi d'utiliser le système des aides au retour ainsi que le F. N. E.

Nous devons nous servir de tous les instruments dont nous disposons car nous avons à faire face à un véritable problème, économique, certes, mais également humain. Dans un secteur aussi sensible que celui de l'automobile, ces deux facteurs sont indissociables.

M. Maurice-Bokanowski a attiré mon attention sur le bien-fondé de la participation de la régie Renault aux compétitions automobiles internationales.

Comme vous le savez, monsieur le sénateur, les constructeurs français sont présents dans deux créneaux de la course automobile : la formule 1 pour Renault et les courses de rallye pour Peugeot principalement, courses dans lesquelles la nouvelle 205 Turbo 16 se distingue cette année. Il ne faut pas toujours parler des échecs, nous obtenons aussi des succès dans les courses automobiles.

C'est dans le cadre des éléments choisis par Renault pour entretenir et promouvoir son image de marque que se situe sa présence en formule 1. Le coût de ses activités en compétition est inférieur au millième de son chiffre d'affaires. Ce coût ne représente que 8 p. 100 du budget publicitaire annuel, soit l'équivalent d'une campagne de publicité européenne par an. Il est bien évident que, lorsque les résultats obtenus sont satisfaisants — ils le sont quelquefois, et cela a été très largement le cas en 1982 avec quatre victoires en formule 1 et une victoire en rallye au niveau mondial — l'impact dans l'opinion est incomparablement supérieur, qualitativement et quantitativement, à n'importe quelle campagne publicitaire.

En ce qui concerne les retombées télévisées, plus de 40 pays diffusent intégralement chaque épreuve de formule 1, plus de 80 pays retransmettent, soit partiellement, soit totalement, des images des grands prix. Une moyenne de 500 millions de personnes, dit-on, sont touchées par chaque grand prix, et cela indépendamment des dizaines de milliers de spectateurs présents autour des circuits.

L'équipe Renault-Elf constitue donc l'un des moyens de communication de l'entreprise.

De fait, seules les marques disposant de moyens techniques et financiers importants peuvent participer aux compétitions de Formule 1 avec l'espoir d'obtenir des résultats : ainsi, Ferrari bénéficie de l'appui financier et technique de Fiat, Mac Laren dispose de moteurs Porsche, Williams est associé à Honda et Brabham à B. M. W. Toutes ces sociétés reçoivent, en outre, des moyens financiers de la part de sponsors. En France, Ligier est soutenu par le Loto et par Gitane.

C'est la régie Renault qui, la première, a utilisé la suralimentation en compétition. Critiquée au début, cette solution a finalement été adoptée par tous les constructeurs participant à la formule 1. Deux constructeurs ont même adopté le modèle Renault : Ligier en France et Lotus en Grande-Bretagne.

Au-delà de l'image, les retombées sont indéniables sur le plan technique. Renault a pu ainsi mettre au point une gamme de modèles disposant de moteurs suralimentés, de la R5 à la R25 en passant par la R18, la R11 et la Fuego. Cette gamme ne serait pas aussi complète aujourd'hui si la Régie n'avait pas bénéficié de l'expérience acquise avec la compétition.

Enfin, les résultats des écuries de formule 1 dépendent de la rapidité avec laquelle sont introduites les nouvelles technologies, et aucune équipe ne peut se prévaloir d'être assurée de remporter des succès permanents. Lorsqu'on participe à une compétition, on peut réussir, mais on peut aussi perdre ; le risque fait partie des règles du jeu, et c'est d'ailleurs ce qui suscite l'émotion et l'intérêt du public : si l'on connaissait le résultat à l'avance, personne ne s'intéresserait à ces manifestations.

De toute façon, que les écuries françaises gagnent ou perdent, les compétitions automobiles sont intéressantes, car elles sensibilisent le public à l'automobile en général et ont des retombées technologiques. Bien sûr, lorsqu'une marque gagne, cela lui est commercialement favorable.

Vous avez suggéré la constitution d'une équipe mettant en commun tous les moyens français. Mais alors, si l'équipe perd, c'est une équipe de France qui perd, et c'est peut-être encore plus grave que s'il s'agit simplement de la régie Renault. La Régie a gagné en 1983 à plusieurs reprises et je suis persuadée qu'elle gagnera encore !

Vous avez également, monsieur Maurice-Bokanowski, parlé des grèves. Pour ma part, je vous rappellerai ce que disait ce matin à la radio M. Ouin, président des constructeurs automobiles, à savoir que ce n'est pas la première grève à la régie Renault ; il y en a eu beaucoup. Je noterai cependant qu'il n'y a jamais eu aussi peu de grèves en France que depuis 1981. C'est tout de même intéressant !

On n'est pas revenu sur des décisions concernant les sureffectifs. Aussi, lorsque vous dites que « la Régie n'a pas de soucis de fin de mois, c'est le contribuable qui paiera », ce n'est pas admissible, car la Régie a des soucis financiers ; elle a l'obligation de sortir du rouge le plus vite possible et elle doit se donner les moyens d'y parvenir. On n'a pas le droit, me semble-t-il, de parler de la régie Renault comme vous le faites.

Vous avez ensuite abordé le cas de Michelin en disant que le Gouvernement était responsable de ses difficultés. Interrogez l'entreprise : elle ne se plaint pas du Gouvernement ; d'ailleurs, elle a été aidée. Personne, quand la société Dunlop est reprise par les Japonais, et quelles que soient les conditions fiscales et sociales en France, ne pense que les Japonais vont échouer. Il y a donc autre chose qui se joue. Je suis d'ailleurs persuadée que Michelin saura se maintenir à sa place de grand industriel français du pneumatique. C'est une entreprise tout à fait remarquable, à laquelle nous attachons la plus grande importance.

Toujours à propos de la régie Renault et des problèmes que vous-même ainsi que plusieurs interventants avez évoqués, je souhaiterais insister sur l'autonomie de gestion des entreprises nationalisées. Il n'est pas question pour nous — je préfère le préciser dès maintenant — d'entrer dans les mécanismes de gestion de ces entreprises et de convoquer le P.-D.G. de la régie Renault pour lui dire ce qu'il doit faire ; il a une obligation de résultat : sortir du rouge dans les plus brefs délais, redresser la situation. Le Gouvernement lui fait toute confiance et je la lui renouvelle encore ici ; et derrière le P.-D.G. de la régie Renault, il y a les cadres, les employés de cette grande société. Le pays fonde beaucoup d'espoirs en eux.

M. Vallon a, lui aussi, parlé des grèves. Des grèves, monsieur Vallon, il n'y en a pas qu'en France : il y en a eu dans l'industrie automobile américaine. Les constructeurs automobiles américains sont même allés jusqu'à casser les voitures japonaises à leur arrivée dans les ports. Des grèves récentes ont également eu lieu en Allemagne fédérale, chez ce peuple paraît-il si discipliné. Ils se sont quand même mis en grève !

Je n'ai pas à juger le comportement de telle ou telle organisation syndicale, mais je constate que les travailleurs, dans cette passe difficile — car il n'est pas sécurisant, il est même inquiétant de se trouver dans une entreprise ou dans un secteur qui connaît des difficultés — ont fait preuve d'un sens certain de leurs responsabilités.

Faut-il imiter le modèle Fiat ? Faut-il imiter tel ou tel pays étranger ? On peut effectivement s'inspirer d'autres modèles ; on doit connaître ce qui a été fait. La voie choisie par Fiat est certes intéressante, mais elle ne résout pas tous les problèmes et les travailleurs de la *casa integrazione* ont beaucoup de problèmes psychologiques et moraux ; j'ai lu une étude sur leur situation : elle n'est pas extraordinairement enthousiasmante.

Il n'y a probablement pas de formule magique. Il faut essayer de trouver les solutions qui peuvent s'adapter et largement faire appel à la formation. Mon collègue M. Delebarre aura sans doute l'occasion de venir vous expliquer ce qu'il est en train de faire dans ce domaine pour ce qui est de l'automobile.

Bien sûr, monsieur Vallon, on peut toujours regarder vers la Malaisie. Personnellement, j'y suis allée ; j'ai vu comment on y vit. Eh bien, on n'a pas envie de vivre ainsi en France. Certes, les charges sociales sont plus importantes dans notre pays qu'en Malaisie — c'est un truisme ! Mais cela ne signifie pas pour autant que le prix de revient des automobiles serait moins élevé en Malaisie ; encore faut-il savoir bien travailler, disposer d'une technicité et d'un passé industriel. On ne peut éternellement invoquer les charges sociales. Ou alors il faut accepter une baisse des dépenses de santé ! Mais personne ici n'accepterait que l'on fasse moins pour la santé, car lorsque quelqu'un est malade il veut avoir les mêmes droits que les autres et les mêmes droits qu'avant.

Plus significatif et plus réel est le problème du plomb dans l'essence. Les Allemands sont en train de monter une opération qui est effectivement très contestable. J'ai eu l'occasion d'évoquer la question avec le nouveau ministre de l'économie de la Répu-

blique fédérale d'Allemagne. Le gouvernement allemand est l'objet d'une très forte pression écologiste et il est dans une position politique qui le rend sensible à cette pression. C'est tout à fait clair.

Le Gouvernement français, pour sa part, rappelle avec insistance la position prise par la commission européenne, position tout à fait différente de celle qui a été retenue par les Allemands ; ceux-ci sont revenus sur la décision arrêtée par la commission. Nous avons protesté auprès du gouvernement allemand. Je pense que nous ne serons pas les seuls. Les Italiens ont les mêmes intérêts que nous à défendre dans cette affaire. Nous resterons très vigilants, d'autant plus que d'autres moyens techniques peuvent probablement être trouvés pour lutter contre la pollution, à laquelle, évidemment, nous ne sommes pas indifférents.

M. Souvet a, à juste titre, évoqué les problèmes financiers des deux grands groupes français. Ils sont certes beaucoup plus élevés que ceux de leurs concurrents, ne serait-ce qu'allemands — je ne parle même pas des Japonais, qui sont en dehors de l'épure !

Comment faire pour sortir de cette situation ? Un endettement supplémentaire ne ferait qu'accroître les frais financiers. Faut-il lancer, comme vous le dites, un grand emprunt ? Mais qui assumerait la charge des frais financiers qu'il occasionnerait ? Faut-il faire un moratoire ? On peut envisager cette solution, mais il y a toujours quelqu'un qui devra payer. On parlait tout à l'heure des contribuables !

Cherchons des formules — elles ne seront évidemment pas les mêmes pour le groupe nationalisé et pour le groupe privé — pour faire face à ces besoins de financement, qui affectent non seulement les producteurs, mais aussi les équipementiers, car ceux-ci n'ont pas la dimension suffisante. Nous n'avons pas l'équivalent en France du groupe Bosch. J'entendais parler des injecteurs. Pourquoi n'en fabriquons-nous pas ? Tout simplement parce que nous n'avons pas le capital et qu'il nous manque probablement un certain nombre de moyens techniques — c'est aussi une question de tradition — pour nous placer en concurrents. Il vaut mieux chercher des complémentarités. Si nous importons de chez Bosch un certain nombre de pièces, nous exportons aussi beaucoup. Je voudrais tout de même rappeler que notre industrie de pièces pour automobiles est exportatrice et que sa balance commerciale est très largement positive. C'est tout de même intéressant.

Vous avez parlé de la qualité. Vous avez dit que le Premier ministre y avait fait allusion. Je pense qu'il a raison : la qualité est un problème majeur. Je ne dis naturellement pas que nos automobiles sont de mauvaise qualité. Non, elles sont tout à fait comparables aux automobiles des autres constructeurs. Simplement, la course à la qualité est une course qui ne doit jamais s'arrêter. Le Japonais Toyota avait, il y a dix ans, mis en place le système des cinq « non-défauts » : il n'est pas nécessaire de vérifier à leur réception les pièces détachées des équipementiers. Ce n'est pas souvent le cas en France. Cela viendra un jour. Déjà, la quasi-totalité des pièces de certains équipementiers n'ont plus besoin de vérification.

Au Japon, il y a deux portes, une verte et une rouge : les pièces pénètrent par la porte rouge quand elles ont besoin d'être vérifiées ; quand elles n'ont plus besoin d'être vérifiées, elles pénètrent par la porte verte. J'espère que tous les équipementiers français pourront passer par la porte verte, mais, pour cela, il y a un effort à faire.

Vérifier, c'est perdre du temps, c'est donc perdre de l'argent.

La lutte pour la qualité est d'ailleurs un phénomène d'actualité, à tel point que, demain, je vais lancer avec mes deux collègues le ministre de la consommation et le ministre de l'agriculture une grande campagne sur la qualité, qui sera reprise par les médias. En effet, un rapport récent montre qu'environ 100 milliards de francs seraient perdus chaque année en France à cause de défauts de qualité — rejets, retouches, renvois. Cent milliards ! C'est un gisement intérieur extraordinaire.

Vous avez parlé du M. I. T. I. et de la possibilité de créer des « M. I. T. I. » régionaux. Je ne suis pas tout à fait convaincue, encore que nous ayons tout à fait ce qu'il faut pour entreprendre cette démarche.

Il est certain que je souhaite m'appuyer davantage sur l'effort régional. D'ailleurs, il ne vous a sans doute pas échappé que, chargée également du commerce intérieur, j'ai fait appel à toutes les régions françaises — avec beaucoup de succès, puisqu'elles ont répondu positivement dans les huit jours — pour emmener les dirigeants de 450 entreprises régionales, P. M. E.

ou P. M. I., au Japon, tandis que 200 autres entreprises seront présentes dans de grands magasins japonais. Six cent cinquante entreprises françaises ! On n'a jamais vu une pareille offensive sur le Japon. Et nous l'engageons à partir des régions. Je crois beaucoup à l'initiative régionale.

Vous dites que les Allemands se débrouillent mieux que nous sur le marché japonais. C'est vrai. Ils font deux fois plus que nous. Mais comme nous ne faisons presque rien, cela ne fait pas grand chose ! (*Sourires.*) Savez-vous que la totalité des importations d'automobiles étrangères au Japon représente seulement 1,2 p. 100 du marché de ce pays ? Même si les Allemands font deux fois mieux que nous, vous voyez qu'ils ne peuvent pas faire grand chose !

Un effort considérable doit être entrepris pour ouvrir ce marché dans le domaine de l'automobile, naturellement, mais aussi dans d'autres domaines.

Faut-il essayer de négocier des accords entre producteurs ? Naturellement. Cela a été fait voilà quelques années pour les moteurs. Il faut absolument continuer dans cette voie.

Peut-on le faire à l'échelon européen ? Quand on voit les difficultés rencontrées dans d'autres secteurs, on peut être dubitatifs. Mais toutes les voies doivent évidemment être explorées pour essayer de produire des séries les plus importantes possible. Dans l'une de ses études, l'I. D. I. C. A. souligne d'ailleurs à juste titre le fait que nous produisons des séries trop courtes et que nos prix de revient s'en ressentent naturellement.

Monsieur Souvet, je pense que vos propos ont dépassé votre pensée quand vous avez dit que vous croyiez qu'on allait vers une « civilisation des transports publics ». Je ne le pense pas. Si des transports publics sont nécessaires, il faut aussi des automobiles.

D'ailleurs, la présence du Président de la République au salon de l'automobile ce matin — il a vu des autobus, certes, mais aussi des voitures ! — souligne l'intérêt tout à fait manifeste qu'il porte et que porte le Gouvernement à l'industrie de l'automobile. Comment pourrait-il en être autrement étant donné l'importance de cette industrie pour l'économie française ?

Je voudrais maintenant répondre à M. Guy Schmaus, qui a appelé mon attention sur l'intérêt que présente pour le groupe Peugeot S.A. le lancement de la production du nouveau moteur développé en collaboration avec la société Fiat.

Il est exact qu'au terme des études menées conjointement par les deux constructeurs la firme italienne a décidé le lancement de la production de ce nouveau moteur destiné à équiper les véhicules bas de gamme de la marque et a investi, pour ce faire, dans une nouvelle ligne de fabrication.

Le groupe Peugeot S.A. a dû, pour sa part, différer le lancement de la production, sa situation financière ne lui permettant pas, dans l'immédiat, d'engager les investissements nécessaires pour cette nouvelle ligne de produits.

Le groupe français a décidé, en effet, d'investir en priorité dans le lancement de nouveaux modèles. Or, il convient de rappeler que l'industrialisation d'un nouveau modèle représente un investissement de plusieurs milliards de francs.

Je suis convaincue que les choix opérés par le constructeur lui permettront d'accroître sensiblement ses ventes et d'amorcer la reconquête du marché intérieur. Les succès commerciaux des nouveaux modèles Peugeot 205 et Citroën BX, dont les ventes au cours des huit premiers mois de l'année représentent respectivement 8,5 et 6 p. 100 du marché, témoignent de cette possibilité.

Le processus de renouvellement de la gamme s'accompagne d'une politique de modernisation des chaînes de production. A cet égard, je sais qu'Automobiles Citroën a l'intention de lancer la production d'un nouveau modèle dans son usine d'Aulnay-sous-Bois en région parisienne. J'ai entendu dire qu'on voulait tuer Citroën ; je ne le crois pas.

M. Guy Schmaus. J'ai parlé des usines de Clichy, de Nanterre et de Levallois.

Mme Edith Cresson, ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur. J'évoquais la marque !

Il peut se poser des problèmes d'usines, d'adaptation, de localisation.

M. Guy Schmaus. Cela est très important.

Mme Edith Cresson, ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur. En tout cas, Citroën a l'intention de lancer la production d'un nouveau modèle dans son usine d'Aulnay-sous-Bois en région parisienne. Le site industriel bénéficiera à cet effet, à l'instar de ce qui a été réalisé dans d'autres unités du groupe — par exemple à Rennes et à Poissy —, d'un plan de modernisation important impliquant des investissements supérieurs à 2 milliards de francs.

Une collaboration entre les deux constructeurs français me paraît nécessaire ; il nous faut donc l'encourager afin de réaliser des économies. Actuellement, des rapprochements sont faits dans le domaine de la production, pour tenter de faire face à cette menace allemande que l'on ne pourra pas d'ailleurs indéfiniment repousser ; il faudra bien trouver un jour les moyens de parer à cette menace de façon non pas seulement défensive, mais aussi active.

Je répondrai maintenant à Mme Danielle Bidard-Reydet, s'agissant de l'apport financier.

L'Etat a rempli son rôle d'actionnaire, comme en témoignent les avances sur fonds de dotations accordées à Renault jusqu'à ce jour : en 1982, 1 020 millions de francs ; en 1983, 1 milliard de francs. Je ne vois aucune raison pour que l'Etat se dérobe à l'avenir à son devoir envers la régie Renault.

En ce qui concerne le sort des travailleurs licenciés de Talbot, je ne dispose pas d'informations précises sur leur situation actuelle, puisque cette question ressortit au domaine de compétences de mon collègue M. Michel Delebarre, ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle.

S'agissant du coût en capital destiné à améliorer la compétitivité, je puis vous indiquer qu'au niveau des groupes automobiles les frais de personnel représentent plus du quart de la valeur produite. Les autres coûts, en particulier les achats, s'élèvent à 60 p. 100. Les achats peuvent difficilement être compris si l'on ne veut pas étrangler les fournisseurs, notamment dans le domaine de l'équipement.

Les relations avec les équipementiers ont été dures en France dans les années passées et il ne me paraît pas utile d'encourager cette tendance. Il ne faut pas pressurer ces derniers, comme on le fait dans d'autres pays, en Italie ou en République fédérale d'Allemagne par exemple. Mais, même en Italie, dans d'autres secteurs comme le textile, les rapports avec les sous-traitants sont tout à fait différents. Quoi qu'il en soit, les rapports avec les équipementiers ou les sous-traitants s'améliorent sous l'impulsion de l'Idica.

Que compte faire le Gouvernement français face aux importations ? Vous connaissez les mesures prises concernant les importations japonaises. Pour le reste, nous sommes au sein de la C. E. E. et dans un pays où les deux cinquièmes environ des gens travaillent pour l'exportation. On ne peut pas prendre des mesures protectionnistes, d'autant que nous sommes exportateurs nets en matière automobile pour des sommes allant de 22 milliards à 25 milliards de francs, sans parler des pièces détachées. Il n'est donc pas possible d'arrêter les importations.

Peut-on pratiquer une autre politique pour rapatrier des productions réalisées à l'étranger ? C'est une question intéressante que j'ai étudiée. Dans certains cas, on ne le peut pas. Prenons le cas de l'Espagne : des entreprises françaises produisent dans ce pays, parce que des droits de douane absurdes ont été instaurés avec l'Espagne voilà environ douze ans à notre désavantage, 4 p. 100 dans un sens et 40 p. 100 dans l'autre. A l'époque, on alléguait que l'Espagne n'était pas industrialisée et qu'elle allait entrer dans la Communauté. Puis, le temps passant, il n'a pas été possible de revenir sur cette disposition.

Les producteurs français, qui ne pouvaient pas exporter en Espagne, ont décidé de s'y implanter. Sinon, ils auraient été concurrencés par les Américains. Ils y tiennent d'ailleurs une part importante du marché intérieur. Le problème de l'Espagne est donc à mettre à part.

En ce qui concerne les pays de l'Est, on pourrait contester telle ou telle implantation industrielle. Mais, dans beaucoup de cas, il existe un accord, c'est-à-dire que l'on ne peut exporter des pièces détachées que si elles sont montées sur place. Sinon, au lieu de traiter avec Peugeot, Citroën ou Renault, l'entreprise locale traitera avec Fiat ou avec Volkswagen.

En outre, le producteur français doit commercialiser une part de la fabrication en France ou ailleurs.

Les producteurs français ont estimé qu'il était intéressant d'accepter un certain nombre de ces accords. Ils ne sont pas les seuls puisque les producteurs allemands et italiens l'ont également fait.

Est-il possible, dans certains cas, de rapatrier les productions ?

A ce sujet, j'ai étudié avec un grand intérêt le texte emploi-formation-production, qui avait été préparé par M. Rigou et qui prévoyait des possibilités pour l'automobile et pour les équipementiers afin de rapatrier des productions. Des études sont en cours sur ce point.

En ce qui concerne les entreprises nationalisées, il est procédé tous les trimestres à un bilan de leurs importations et de leurs exportations pour voir comment elles peuvent participer à cette nécessaire reconquête du marché intérieur.

S'agissant des sureffectifs, il n'y a certainement pas de réponse totalement satisfaisante à apporter à ce difficile problème que nous devons aborder avec courage, lucidité et sans polémique. C'est ainsi, dans le calme et le respect des travailleurs, que nous pourrions résoudre ce problème.

Je suis tout à fait décidée, en collaboration avec M. Delebarre, à proposer une solution viable sur le plan industriel — car on ne peut pas, dans la période actuelle, prendre des risques trop grands — et acceptable sur le plan social.

Bien d'autres problèmes sont résolus de façon encore insatisfaisante à ce jour dans certains cas : l'organisation, la qualité, la motivation, la stratégie commerciale.

Faut-il baisser le prix de vente des véhicules ? C'est une question que vous avez posée. La marge actuelle est très faible et je ne suis pas sûre que cette diminution faciliterait la vie des entreprises. De plus, si l'on veut pratiquer une politique salariale correcte sans être trop généreux, il faut avoir un prix normal.

Pour faire face à la situation, aussi bien dans l'un que dans l'autre des deux groupes, il faut chercher à faire des économies, du haut en bas de la hiérarchie, par une politique de rationalisation et en faisant appel à toutes les énergies et à toutes les initiatives.

Le problème de Renault, même s'il n'est pas entièrement réglé, a été abordé d'une façon raisonnable et doit servir d'exemple aux autres secteurs de l'industrie nationale. Il n'existe pas un camp contre l'autre, il existe une industrie nationale qui traverse des difficultés et dont l'enjeu est, à terme, notre compétitivité, notre niveau de vie, par conséquent notre indépendance.

Sur ce plan, le thème que M. le Premier ministre a souhaité mettre en exergue à son action, qui est celui du rassemblement, est plus indispensable que jamais dans ce secteur de notre industrie.

M. Louis Souvet. Je demande la parole, pour répondre à Mme le ministre.

M. le président. La parole est à M. Souvet.

M. Louis Souvet. Madame le ministre, je vous remercie tout d'abord de votre intervention car vous nous avez consacré beaucoup de temps cet après-midi. Vous êtes allée au fond des choses : nous avons eu un bon débat.

Parmi les thèmes que vous avez évoqués, j'ai trouvé de nombreux points de convergence et je m'en réjouis. Toutefois, j'ai relevé quelques points de divergence que je vous livrerai.

Auparavant, je vous prie d'excuser mon collègue M. Vallon, qui a dû représenter le maire de Lyon, obligé de s'absenter. Il m'a d'ailleurs confié un mot à votre intention que je vous remettrai avant votre départ.

Dans ce débat, j'ai entendu dire — ces propos ne sont pas de vous, madame — qu'il fallait arracher Citroën des griffes de Peugeot. Je répondrai à mon collègue Guy Schmaus — il a trop de mémoire pour l'avoir oublié, mais si tel était le cas, je le lui rappellerais — qu'il y a eu une période dans la vie de cette entreprise au cours de laquelle le Gouvernement de la France a demandé à Peugeot de prendre sous sa coupe et d'organiser l'entreprise Citroën...

M. Guy Schmaus. Giscard d'Estaing !

M. Louis Souvet. S'il l'a fait, c'est parce qu'on le lui a demandé ! Cela n'a pas été la griffe du lion sur une pauvre entreprise qui n'en pouvait plus ! Je crois même qu'à l'époque personne n'était candidat pour exécuter cette difficile besogne !

A propos de la fiscalité, de l'action sociale, vous nous avez dit, madame le ministre, que vos attributions étaient limitées et que vous ne pouviez pas répondre pour tout le monde. Ne pouvant pas demander à l'ensemble des membres du Gouvernement d'être présents lors de nos débats, nous espérons que vous serez notre porte-parole auprès des ministres concernés et que vous saurez leur traduire nos propos qui, me semble-t-il, ne sont pas sans intérêt.

Quant à la concentration du réseau Peugeot-Talbot, j'ai un avis un peu divergent du vôtre, madame le ministre. Dans les villes où il existait, avez-vous dit, un concessionnaire Peugeot et un concessionnaire Talbot, l'un est resté et l'autre est parti pour l'étranger. Ce n'est pas exact dans la majorité des cas.

En outre, je signale que, dans certaines villes où il n'y avait que l'un des deux, à la suite de la concentration, nous avons vu apparaître les deux marques dans la ville. Il s'est donc produit des phénomènes de compensation, comme vous pouvez le constater.

En ce qui concerne la consommation de carburants, vous avez dit que la gamme actuelle, entre 1979 et 1982, avait enregistré une baisse de consommation de carburant de 11,5 p. 100. Je m'en réjouis, seulement je remarque que cette économie ne retourne pas dans le porte-monnaie des consommateurs. Or, la recherche est aussi faite pour cela.

Malheureusement, la part des dépenses consacrées à l'automobile dans le budget des ménages a beaucoup augmenté — vous le savez — compte tenu de l'évolution du prix des carburants, du prix des voitures et du prix des assurances.

On a beaucoup critiqué Peugeot. Je voudrais rappeler une vérité première. Il n'y a jamais eu de licenciements collectifs, ni à Sochaux ni à Mulhouse. Ces deux centres comptaient pourtant plus de 60 000 personnes. Or, jamais l'entreprise, parce qu'elle est consciente de son rôle en province — il ne s'agit pas de la région parisienne — n'a procédé à des licenciements collectifs à Sochaux ou à Mulhouse.

Vous nous avez dit que les grèves n'ont jamais été aussi peu nombreuses que depuis 1981. Je l'admets, j'en suis très conscient et très heureux. Cela prouve le « détachement » du syndicalisme et de la politique. Je souhaite simplement, madame le ministre, que cela ne change pas.

Vous nous avez parlé de la campagne sur la qualité que vous allez lancer et vous nous avez dit que vous aviez fait appel aux régions. J'ai le plaisir de vous dire que nous nous retrouverons la semaine prochaine à Tokyo puisque j'y accompagnerai la délégation de la Franche-Comté. Ouvrir des marchés accessibles, aussi bien à Tokyo qu'au Mexique — j'y ai eu d'ailleurs, des entretiens — répond à mon souci.

Enfin, je préciserai madame, que nous vous avons précédée puisque nous avons déjà organisé, en Franche-Comté, cette campagne sur la qualité.

M. Guy Schmaus. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Schmaus.

M. Guy Schmaus. Je vous remercie, madame le ministre, de la réponse que vous venez d'apporter à la question très précise que je vous avais posée concernant le moteur franco-italien Fire 1 000, qui vient d'entrer en fabrication en Italie et dont, malheureusement, la production est différée en France.

J'ai le regret de vous dire que votre réponse ne me donne pas satisfaction, parce que vous avalez la position du groupe Peugeot. Or, je vous rappelle que les usines Citroën de Levallois, Nanterre et Clichy permettraient de produire dès maintenant ce moteur. Je déplore que vous n'ayez pas jugé utile d'étudier cette proposition afin de voir comment on pourrait éviter la suppression de 5 000 emplois ; en effet, ce sont bien 5 000 emplois qui sont menacés si ces usines ferment.

J'espère que vous reconsidérerez votre position et que vous étudierez cette question, afin que l'on sauve ces sites industriels dans l'intérêt de l'industrie automobile régionale et nationale.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? ...

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 6 —

QUESTION ORALE

ENSEIGNEMENT DE L'ALLEMAND DANS LE SECONDAIRE

M. le président. L'ordre du jour appelle la réponse à la question orale sans débat, suivante :

M. Michel Rufin demande à M. le ministre de l'éducation nationale les mesures qu'il envisage de prendre pour limiter la baisse des effectifs des élèves qui choisissent d'étudier la langue allemande dans le secondaire. (N° 490.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Roger-Gérard Schwartzberg, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'éducation nationale (Universités). Monsieur le sénateur, je vous indiquerai, pour répondre à votre préoccupation, que le plénipotentiaire de la République fédérale d'Allemagne pour les affaires culturelles, M. le ministre-président Hans Koschnick, a rencontré le 28 septembre dernier à Paris le ministre de l'éducation nationale dans le cadre des consultations régulières prévues par le traité de l'Élysée de 1963. Je l'avais moi-même rencontré l'année dernière.

A cette occasion, ils ont examiné notamment la situation de l'enseignement de la langue du partenaire en Allemagne et en France. Ils ont constaté que le nombre d'élèves qui choisissent d'étudier l'allemand est globalement stable et est même en légère augmentation. Les chiffres sont les suivants : 1 147 605 élèves en 1975-1976, 1 235 932 en 1982-1983, soit près de cent mille de plus. Il faut noter que la remontée de l'allemand dans le second cycle long se confirme depuis cinq ans.

Il convient, cependant, de rappeler que le ministère de l'éducation nationale n'a évidemment pas le pouvoir d'imposer aux élèves ou à leur famille le choix de la langue ou des langues qu'ils peuvent étudier. Il ne peut que s'efforcer de susciter l'intérêt pour l'étude des langues en général et inciter les élèves à ne pas tous choisir la même.

C'est pour cette raison qu'ont été récemment renforcés les coefficients des épreuves de langues vivantes au baccalauréat et qu'est maintenue dans notre système éducatif la place considérable faite à l'étude des langues. Comme vous le savez, monsieur le sénateur, la plupart des élèves de l'enseignement général étudient deux langues. Le pourcentage d'élèves apprenant trois langues est lui-même significatif.

S'agissant de l'enseignement de la langue allemande, le ministère de l'éducation nationale a maintenu et développé récemment la place faite à l'enseignement précoce, en portant de quarante à soixante-dix le nombre des instituteurs qui feront, en 1984-1985, un stage d'un an en République fédérale d'Allemagne.

Dans le même souci, il a veillé à ce que les moyens alloués aux échanges d'élèves avec la République fédérale d'Allemagne soient augmentés. Le nombre d'élèves français ayant participé à des échanges avec ce pays représentait, en 1980, 50 p. 100 du nombre de ceux qui avaient participé à des échanges avec l'étranger. En 1982, ce taux est passé à 55 p. 100, ce qui correspond à environ 31 000 élèves de part et d'autre.

Enfin, le ministère de l'éducation nationale a porté à trente-cinq, en 1984, le nombre de groupes d'élèves des établissements d'enseignement professionnel qui effectueront un séjour de formation de quatre à six semaines en République fédérale d'Allemagne dans le cadre d'échanges scolaires.

C'est par le renforcement d'une collaboration active entre les établissements d'enseignement et par les échanges entre élèves et enseignants que se développera le désir, le besoin et le goût d'apprendre l'allemand ou le français. Telle est la politique que sont convenus de conduire activement les deux responsables lors de leur rencontre du 28 septembre dernier.

Nous croyons, en effet, que c'est par l'apprentissage de la langue de notre partenaire géographiquement le plus proche que peut se développer la coopération entre nos deux pays. L'apprentissage de la langue peut contribuer à cette coopération confiante dont la nécessité se perçoit très bien, notamment après les manifestations si émouvantes qui se sont déroulées dans votre département, monsieur le sénateur, voilà quelques jours.

Tels sont les éléments d'information que je souhaitais apporter en réponse à votre question.

M. le président. La parole est à M. Rufin.

M. Michel Rufin. Monsieur le secrétaire d'Etat, ainsi que vous venez de le dire, c'est en tant qu'élu du département de la Meuse que je me suis adressé à vous. J'ai été très heureux de constater que votre ministère était sensible à ce difficile problème de l'apprentissage de la langue allemande dans nos collèges.

Vous le savez, les enseignants ont lancé un véritable cri d'alarme concernant la baisse inquiétante du contingent de nos jeunes élèves qui ont choisi d'étudier la langue allemande. Je suis persuadé, comme vous d'ailleurs, qu'il est nécessaire de porter une attention particulière à l'apprentissage de cette langue compte tenu du rapprochement franco-allemand qui s'est opéré et dont, voilà quelques jours, nous avons eu une manifestation particulièrement émouvante à Verdun.

Les chiffres que je vais énumérer — ce sont ceux de l'éducation nationale — marquent combien la baisse de l'enseignement de la langue allemande a été sensible : de 1958 à 1983, le nombre des élèves qui ont choisi l'allemand en sixième est passé de 20,7 p. 100 à 13,4 p. 100, soit plus de 7 p. 100 de diminution, avec une baisse régulière d'année en année.

De la même façon, en deuxième langue, l'allemand a été largement supplanté par l'espagnol puisque de 1973 à 1983, c'est-à-dire en dix ans, le pourcentage des élèves ayant choisi l'allemand est passé de 38 p. 100 à 30 p. 100, et ce en dépit des efforts de tous les enseignants d'allemand, à tous les niveaux, dont nul n'ignore le haut degré de savoir et de qualification. De même, l'inspection générale d'allemand, dont je saluerai ici la haute compétence et le sens aigu des responsabilités, a su renouveler avec beaucoup d'efficacité les pédagogies de l'enseignement de la langue allemande, ainsi que le souhaitait le Président de la République dans l'allocution qu'il a prononcée le 20 janvier 1983 à l'Office franco-allemand pour la jeunesse à Bonn.

Quelles sont les conséquences de cette désaffection ? D'abord, un risque grave pour la construction de l'Europe unie. Nul n'ignore que la clé de voûte de l'Europe est la collaboration entre la France et la République fédérale d'Allemagne, collaboration technique et scientifique, mais aussi culturelle et humaine afin que ne se reproduisent plus jamais de conflits meurtriers et intolérables semblables à ceux qui ont marqué la première moitié de notre siècle, laissant nos deux peuples meurtris et exsangues.

La République fédérale d'Allemagne est notre premier partenaire économique et on manque actuellement, dans nos petites et moyennes entreprises et dans nos petites et moyennes industries, de vendeurs et de techniciens sachant parler allemand.

De nombreux organismes, notamment l'Office franco-allemand pour la jeunesse, fondé le 5 juillet 1963 par le général de Gaulle et le chancelier Adenauer, ou l'Association pour le développement de l'étude de l'allemand en France apportent leur soutien d'une manière efficace à la promotion de la langue allemande dans nos établissements scolaires.

Et pourtant, la chute de l'allemand se poursuit inexorablement. Ainsi que le constate M. Girard dans un rapport qu'il a rédigé très récemment à la demande du ministre de l'éducation nationale, la politique de diversification des langues prônée depuis plusieurs années se solde par un échec. Actuellement, « l'anglais a un statut particulier, incontournable, de langue de grande communication technique, commerciale ou scientifique ».

Nous assistons à une bipolarisation anglais-espagnol contre laquelle je m'élève car elle ne peut être que préjudiciable pour une formation équilibrée des jeunes confiés à notre système éducatif.

Mais je ne voudrais pas plaider exclusivement en faveur de la langue allemande ; d'autres langues européennes tel l'italien doivent aussi retrouver un quota suffisant d'élèves. A cet égard, il faudrait mieux informer les élèves du secondaire sur les caractéristiques et les débouchés — j'insiste sur ce point — offerts par les différentes langues vivantes.

S'agissant plus précisément de l'allemand, il faudrait agir auprès des médias. Je pense, en particulier, à la télévision qui devrait se décider enfin à montrer l'Allemagne nouvelle, les Allemands modernes avec leur réalité, leur caractère et leur spécificité.

Comme le veilleur que Goethe a évoqué dans les strophes célèbres du second Faust et qui, de sa tour, observe la forêt à ses pieds en même temps que les astres sur l'horizon, nous devons « guetter le lointain et voir le proche ».

Cette seconde moitié du xx^e siècle est celle du réveil des individualités : offrons à nos jeunes un choix de langues vivantes aussi varié que possible. Ainsi chacun pourra-t-il trouver dans la ou les langues étrangères qu'il a choisies en toute connaissance de cause un facteur d'enrichissement personnel et d'ouverture d'esprit qui lui permettra de devenir un adulte tolérant et de fonder une société harmonieuse.

M. Roger-Gérard Schwartzberg, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Roger-Gérard Schwartzberg, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, je suis sensible aux éléments que vous avez fournis et qui correspondent, d'ailleurs, aux préoccupations qui nous animent. Vous citez Goethe ; j'ai presque envie de citer Jaurès, en tant que professeur de philosophie, pour dire : « Allez vers l'idéal en partant du réel ».

La réalité, comme je l'ai rappelé tout à l'heure, c'est que nous n'avons pas le pouvoir d'imposer le choix de telle ou telle langue aux élèves, à leurs parents, aux familles en général. Par conséquent, doit se produire un phénomène d'incitation semblable à celui que vous souhaitez ; la langue concernée doit exercer un phénomène d'attraction croissant par son impact culturel sur les esprits.

Le phénomène central qui persiste — je citerai non pas des pourcentages relatifs mais des chiffres absolus — est celui que j'ai évoqué tout à l'heure : entre les années scolaires 1975-1976 et 1982-1983, 100 000 élèves de plus dans nos établissements ont choisi d'étudier la langue allemande. Cela marque, par conséquent, une progression. Il est sans doute souhaitable d'aller encore plus loin, mais la tendance se dessine dans ce sens, ce qui répond au moins en partie à vos préoccupations.

— 6 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi d'une question orale avec débat dont je vais donner lecture.

M. Jean-Pierre Fourcade demande à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale d'expliquer devant le Sénat les raisons qui l'ont amenée à diminuer de façon importante la cotation de certains actes en K (électrocardio-

gramme, angiographie et échographie abdominale). Il souhaite également qu'elle expose les conséquences que cette décision implique tant pour le budget de la sécurité sociale que pour le fonctionnement de la médecine libérale, les revenus des professions concernées et, à plus long terme, l'état sanitaire de la population (n° 33).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 7 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Jean-Marie Rausch, rapporteur pour le Sénat, un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif au service public des télécommunications.

Le rapport sera imprimé sous le n° 14 et distribué.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 9 octobre 1984, à seize heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale relatif aux administrateurs judiciaires, mandataires-liquidateurs et experts en diagnostic d'entreprise. [n°s 263 (1983-1984) et 4 (1984-1985) M. Marcel Rudloff, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.]

Délai limite pour le dépôt des amendements.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements est fixé au lundi 8 octobre 1984, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 22 août 1984.

Page 2410, 2^e colonne, lire après le titre numéro 11 : « Dépôt de propositions de loi » :

— 12 —

RENOI POUR AVIS

M. le président. La commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement et à la protection de la montagne (n° 378, 1983-1984), dont la commission des affaires économiques et du Plan est saisie au fond.

« Il n'y a pas d'opposition ? »

« Le renvoi, pour avis, est ordonné. »

Modifier en conséquence le numéro du titre « Ordre du jour » : « 13 », au lieu de « 12 ».

QUESTION ORALE

REMISE A LA PRESIDENCE DU SENAT
(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

*Situation du centre de formation technologique
des travailleurs de l'automobile.*

545. — 5 octobre 1984. — **M. Guy Schmaus** demande à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle** de lui apporter des précisions sur le centre de formation technologique des travailleurs de l'automobile mis en place par son prédécesseur le 21 juin 1984. L'association créée à cet effet et officialisée le 13 juillet 1984 a-t-elle commencé à agir. Y a-t-il des premiers résultats. Compte tenu de l'urgence à redresser la situation de l'industrie automobile, particulièrement en région parisienne, il souhaite connaître les objectifs de ce centre, ses moyens d'investigation et d'intervention, les critères retenus pour constituer le conseil d'administration ou, éventuellement, la personnalité des différents partenaires associés à sa gestion.